O Caçador de Nuvens

Santos Dumont:
A grande farsa do século XX

II

Luis V Vallejo

3ª Edição

“O Caçador de Nuvens”

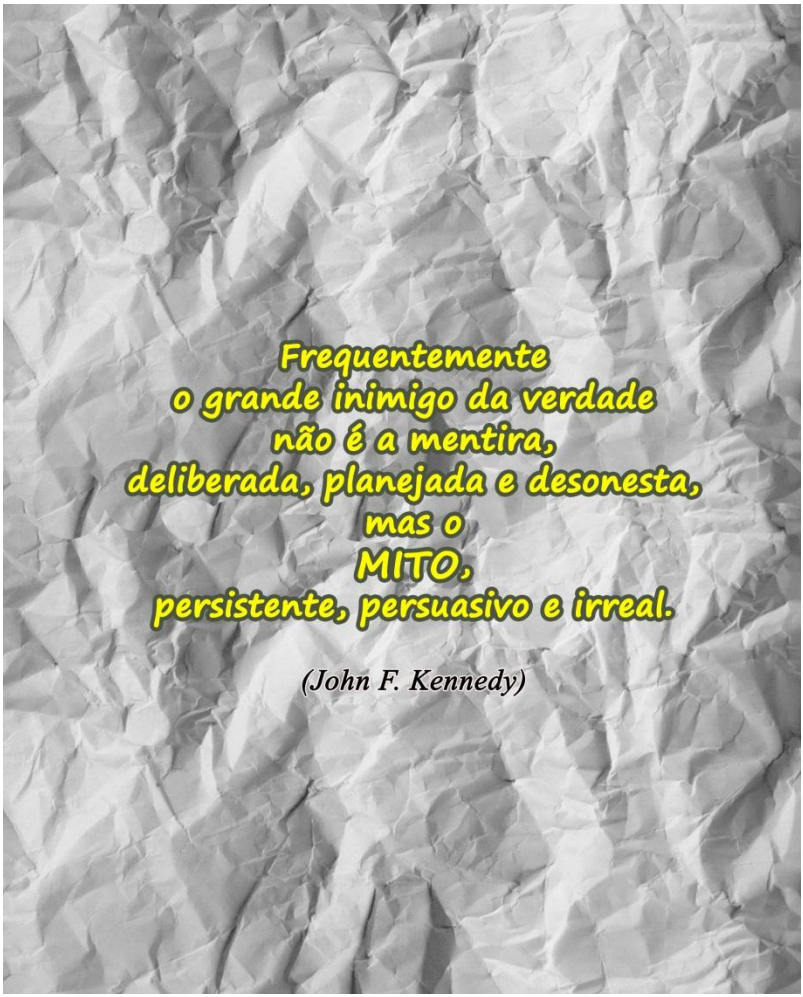
VOLUME II

© 2025 Luis V Vallejo
3ª Edição

Capa: “*A Queda de Icaro*”
Composição por IA produzida pelo autor

O autor autoriza a cópia e distribuição
gratuita SOMENTE POR VIA ELETRONICA
e desde que citada a fonte.
Por outro lado não autoriza e proíbe a sua venda
ou comercialização em qualquer tipo de mídia;
impressão em papel ou em outra mídia
qualquer; bem como a realização de quaisquer alterações
no conteúdo ou forma do presente livro.

Free copy and distribution by electronic means.
Printing, trading and translation needs authorization
Contact: **lsvltn@gmail.com**


Frequentemente
o grande inimigo da verdade
não é a mentira,
deliberada, planejada e desonesta,
mas o
MITO,
persistente, persuasivo e irreal.
(John F. Kennedy)

Índice

Cap 17	A Fama	7
Cap 18	Viagens, Lorotas e Vigarices: Paris	25
Cap 19	Viagens, Lorotas e Vigarices: America	33
Cap 20	Viagens, Lorotas e Vigarices: Paris	41
Cap 21	Viagens, Lorotas e Vigarices: America	49
Cap 22	Paris Novamente	53
Cap 23	A França se Rende	65
Cap 24	Investindo em Balões	71
Cap 25	Viagens, Lorotas e Vigarices: America	75
Cap 26	Viagens, Lorotas e Vigarices	87
Cap 27	A França se apavora com os Wright	101
Cap 28	O 14-BIS	107
Cap 29	Os Destaques	145
Cap 30	A Consagração dos Wright	169
Cap 31	Orville Celebridade	187
Cap 32	Conquista da Europa	199
Cap 33	A Vitória Esmagadora dos Wright	217
Cap 34	A Catapulta	235
Cap 35	A Consagração de Blériot	253
Cap 36	O Ídolo Caído	271
Cap 37	O Fim dos Dirigíveis	307
Cap 38	Brasileiros Esquecidos	325
Cap 39	Melancólico Final	341
Cap 40	Pensando Racionalmente	373
Cap 41	O Lobby Brasileiro	383
	Epílogo	389
	Bibliografia	415

Capítulo 17
A Fama

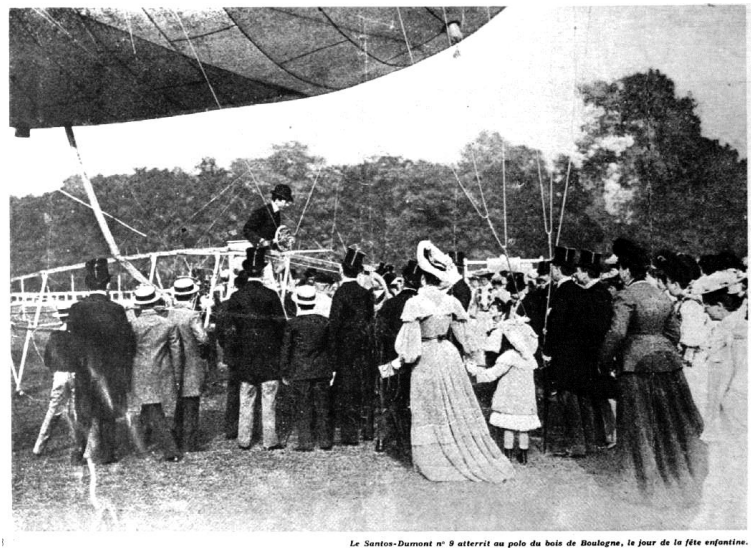
Depois da conquista, o prestígio de Dumont cresceu muito. Está nos jornais franceses da época, como *Le Matin* e *L'Illustration*, e no jornal inglês *Illustrated London News*.

O mito estava criado pela imprensa, a população mundial o considerava um herói; sem nada ter feito, sem qualificações técnicas e morais recebia de todos os lados os cumprimentos e honras por "*ter resolvido o problema da locomoção aérea*"; sendo mito, aclamado pela multidão e podre de rico, não mais encontrava quem ousasse a desmentir esse trabalho de convencimento da mídia.

Os diversos setores sociais de Paris se rendem e sem ter a audácia de proclamar que o rei está nu, unem-se ao coro laudatório ao ídolo de pés de barro.

A imprensa mentirosa, falaz e parcial não poupava os estratagemas que sempre usou para enganar a multidão. Um deles, utilizado quase sempre é informar "*voou tantos metros*" dando ênfase a isso quase escondendo que depois desse fato tinha ocorrido um desastre. Ou seja, uma experiência que terminava em fracasso era transformada em sucesso, apenas pelo seu início.

Notório freqüentador de bulevares (a imprensa o chamava de "*boulevardier*") se exibia freqüentando restaurantes e clubes noturnos da moda, pilotando seu dirigível e o amarrando nos postes como os cavalos dos outros fregueses. Ele tinha uma mesa cativa no *Maxim's* e, depois de cada vôo, aparecia lá para jantar. A multidão se aglomerava para ver o porteiro amarrando o balão no poste.



Le Santos-Dumont n° 9 atterrit au polo du bois de Boulogne, le jour de la fête enfantine.

Na festa das crianças com o nº9

De outra vez, apareceu "de repente" em uma festa de crianças no *Pólo Club de Paris*, onde as convidou para dar uma volta em seu balão. A imprensa tinha sido avisada e estava pronta para cobrir o circo que se seguiu.

Os pais não permitiram, a princípio. Segundo o jornal "*New York Times*", depois que um jovem americano

se atreveu, todos criaram coragem e foram passear de balão (NYT-25/06/1903)

Outras vezes, sai de sua oficina, "*onde tinha passado a manhã trabalhando em seus projetos*" diz a propaganda mentirosa feita por ele mesmo, para ir a um restaurante famoso almoçar com o rei Leopoldo da Bélgica e o príncipe Roland Bonaparte.

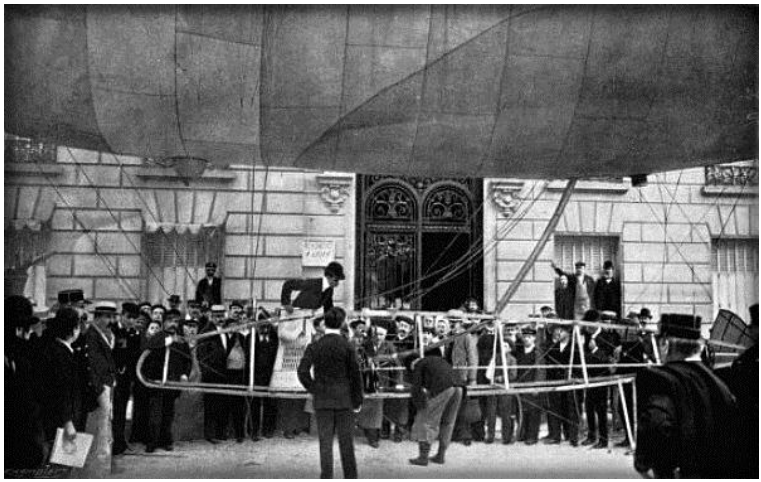
Mais exótico ainda era chegar de balão ao seu bistrô preferido, nos *Champs Elysées*, para tomar café. Tudo "armado" com a imprensa, que era avisada com antecedência e estava no horário certo para cobrir o evento. Isso vendia jornal como água e a imprensa incentivava e louvava o seu astro a fazer mais peripécias. Os elogios dos jornalistas o tornam super-famoso, uma estrela que a mídia cultivava com carinho.

Outras vezes, sempre acompanhado pela imprensa e uma grande multidão, simulava um acidente no dirigível, que ele, "heroicamente", consertava em pleno ar e depois pousava sob os aplausos frenéticos da multidão.

Certa vez, voava sob o rio Sena, quando uma pequena explosão foi ouvida pela multidão que acompanhava o vôo. A massa assustada viu então surgir algumas chamas no motor. Nosso herói, calmamente, sai do lugar do piloto, vai até ao motor e apaga as chamas como seu chapéu. Em seguida, põe o chapéu na cabeça, volta calmamente ao seu lugar e continua a apresentação como se nada tivesse acontecido.

O efeito dessa armação é estrondoso. A multidão aplaude, uiva, ri e chora. Os repórteres correm para as redações para narrar o feito. A vibração popular é intensa. Com esse episódio criou a sua marca registrada, o chapéu com as abas amassadas e desabadas, que foi fotografado e correu o mundo, tornando-se moda.

Foram vários os defeitos simulados, em diversos vôos, quando o motor engasgava e parava e o "herói" se movimentava, indo até o motor e fazendo com que pegasse novamente. Todos deliravam com a "coragem" e "perícia" do farsante. A imprensa do mundo inteiro louva "*le petit Santos*": heroico, corajoso, destemido, grande aviador, inventor, etc, etc. A farsa se completa.



O nº 9 estacionado em frente ao apartamento do piloto

Em outra ocasião – sempre com a cobertura da imprensa – nosso amigo chega de balão em sua pomposa residência, num edifício da *Rue Washington* para almoçar. Seu criado puxa a corda e o ajuda a

desembarcar pelas escadas, sob os aplausos da multidão que se formara abaixo e os olhares atentos dos repórteres.

Seu exibicionismo era tanto que se deixava fotografar em sua sala de jantar numa mesa especial com cerca de 2 metros de altura, onde somente podiam sentar-se duas pessoas e os empregados tinham que subir uma banqueta de 2 ou três degraus para servir as refeições.

Ele dizia que assim se "*acostumaria melhor em viver nas alturas*". Uma grande frescura, isso sim. (NYT-07/07/1903)

Santos Dumont e sua mesa afrescalhada

E a assinatura da dondoca? O sátiro assinava o nome assim: SANTOS=DUMONT. Belezinha, não? Aos curiosos explicava que o sinal **"="** significava que ele prezava igualmente suas ascendências brasileira e francesa. Mais boiola impossível.

Muito rico, Dumont despertava a atenção de todos. Sim, ele era dono de uma fortuna de meio milhão de dólares. Elegante, Dumont foi um dos primeiros freqüentadores do restaurante Maxim's, até hoje um dos mais badalados de Paris.

> *"Paris era a cidade luz, o centro cultural do mundo. Inovar era a moda em todos os aspectos. Picasso, Matisse e Monet estavam começando a serem conhecidos. Santos Dumont, de educação refinada, estava no seu elemento, vestia-se impecavelmente dentro da moda. Sua ousadia e excentricidade aliada a uma peculiar elegância o transformaram em um dos homens mais prestigiados da capital francesa nos primeiros anos do século.*
>
> *Em seus jantares, reunia gente como: Louis Cartier (o joalheiro), princesa Isabel (filha de dom Pedro II), George Goursat (sofisticado escritor e cartunista), Gustave Eiffel (o arquiteto da Torre Eiffel), Rothschild (os bilionários), a imperatriz Eugênia (viúva reclusa de Napoleão III) e alguns reis, rainhas, duques e duquesas, tão numerosos que é impossível mencionar todos os nomes"* [1]

[1] Paul Hoffman - Asas da Loucura.

Mas, as coisas não são só rosas. As pessoas decentes, honestas, moralistas, não suportavam a viadagem do "herói". Dentro do *Aéro-club de France*, mais da metade dos sócios o odiavam. Os outros, que eram os playboys da nobreza, ricos, que não trabalhavam - como, por exemplo, o príncipe Bonaparte - companheiros de suas noitadas alegres desde antes de 1900, o defendiam ferozmente. Os verdadeiros pilotos e inventores, o ignoravam, o desprezavam.

Desfile de 14/07/1903

Outra presepada feita para se autopromover foi na comemoração do 14 de julho de 1903, quando no desfile militar diante do presidente, das mais altas autoridades francesas e europeias, e de uma multidão imensa que lotou a avenida *Longchamps*, Santos Dumont aparece em um dirigível, roubando a cena dos soldados e enlouquecendo a multidão.

Ao chegar perto do palanque das autoridades, para saudar o presidente, deu três silvos estridentes com o apito de seu motor e uma salva de 21 tiros de revólver. Em seguida rumou para sua oficina. (NYT-15/07/1903)

Além disso, logo depois "presenteou" o exército da França com seus balões, como prova do reconhecimento pela acolhida que a França lhe dera.[2]

O relato correu o mundo. Sua fama é internacional. Ele conseguiu finalmente satisfazer sua vaidade sem tamanho. Os jornais do mundo somente falam nele. Crianças e diversos produtos franceses e são batizadas com seu nome. São impressos milhares de cartões postais franceses com sua foto.

A alta sociedade o disputava convidando-o para festas. Quem conseguisse que ele aceitasse um convite para uma festa, também ficava famoso. A imperatriz Eugênia, saiu de seu retiro de 30 anos, para receber o "herói". O charlatão se transformou em deus e não queria mais abandonar o pedestal.

Em 13 de novembro o Congresso brasileiro resolveu doar a Santos Dumont 100 contos de reis (5 mil libras esterlinas - cerca de 25 mil dólares ou 125 mil francos)

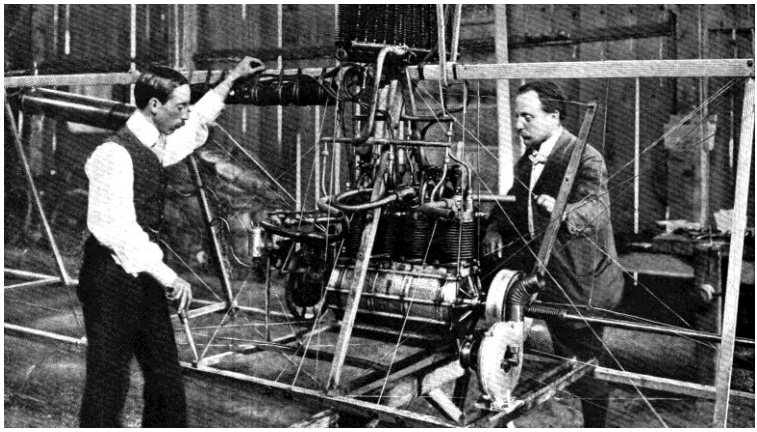
Santos Dumont é um perfeito exemplo de um caso de construção de um perfil falso pela imprensa unicamente com a intenção de lucrar com a venda de jornais

[2] *The Aeronautical Journal* – outubro de 1903

Os biógrafos inconseqüentes (informados SOMENTE nas próprias memórias de Dumont) dizem "*ele criou*, *ele construiu*, *ele projetou*, *ele inventou*". Tudo mentira!

O sujeito não tinha físico para trabalhos pesados na oficina. Sua vaidade e frescura jamais permitiriam que sujasse as mãos de graxa. Portanto, montou uma oficina e contratou engenheiros e técnicos competentes para que realizassem suas vontades.

E, narcisista e egoísta, impedia que tais técnicos aparecessem. Somente ele era o show, a notícia, o espetáculo.



Santos Dumont e o engenheiro Buchet inspecionando um motor. Buchet era o construtor dos motores do balão

Essa pessoa que era chamado pela imprensa de "excêntrico" - não se podia chamá-lo de gay – mostrava todo o seu egoísmo e mau caráter ao não divulgar o nome de sua equipe, como aqueles que

apareceram nos jornais: Chapin (mecânico), Jérôme Dezon (engenheiro), Lefebvre e Louis. [3]

O jornal "New York Times" em sua edição de 20 de março de 1902 detalha:

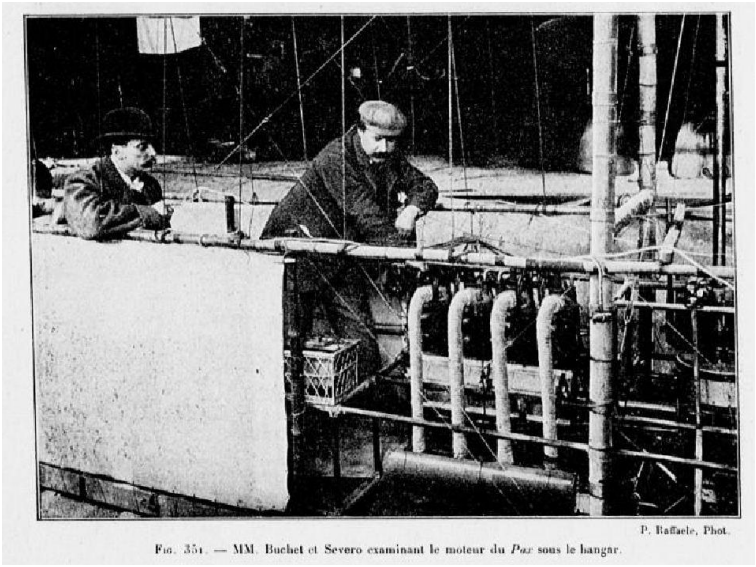
> *"Santos Dumont é esperado em St. Louis em 12 de abril, e será o hóspede de honra dos organizadores da Exposição durante sua estada na cidade. Numerosas homenagens estão sendo planejadas em sua honra, entre elas um banquete ao qual comparecerá toda a sociedade de St. Louis. Santos Dumont* ***vem acompanhado de seu engenheiro mecânico especialista na montagem do aparelho*** *destinado a competir na Exposição."*

Em outra reportagem 13/07/1902, diz que deixou cinco técnicos especialistas para montar o aparelho em St. Louis. Na edição de 12/06/1904 diz que Santos Dumont chegará aos Estados Unidos acompanhado por seu engenheiro chefe e mais três engenheiros especializados para montar o balão para a exposição.

Essa é a prova cabal de que o sujeito tinha uma equipe, com projetistas, engenheiros e mecânicos contratados por ele na tarefa de construir os aparelhos e adaptassem motores de triciclos neles. Ele apenas era dono da equipe e piloto dos experimentos. Não criou nada, não projetou nada, não construiu nada. Somente ficou com a fama disso.

[3] *L'Auto-Vélo* – 08 set1901 e *La Presse* 19 fev 1902

É exemplar o episódio do relógio de pulso. Ele encomendou à casa Cartier que desenvolvesse um relógio de pulso. Disse como queria e Cartier projetou, criou e construiu o relógio de pulso. Os tolos e a propaganda mentirosa, porém, dizem que o inventor do relógio foi o "aviador".



P. Raffaele, Phot.

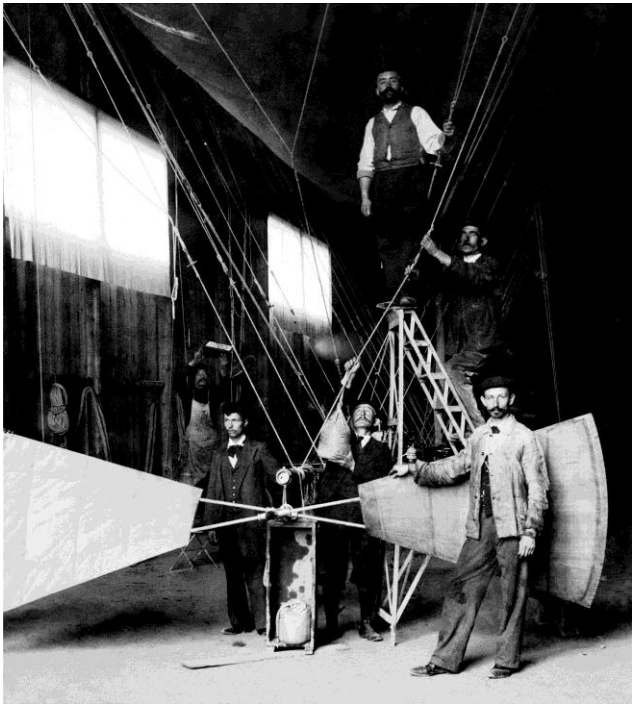
Fig. 351. — MM. Buchet et Severo examinant le moteur du *Pax* sous le hangar.

O engenheiro Buchet e Augusto Severo no La Pax.

Ele não tinha tempo para isso. Suas noitadas nas casas noturnas sofisticadas, o obrigavam a dormir até tarde. Sua aparência sempre era rigorosamente estudada e cuidada. Vestia-se na última moda com roupas finas.

Enquanto os verdadeiros aviadores apareciam de macacão, touca e óculos, as descrições da imprensa para o piloto Santos Dumont eram: fraque, chapéu de coco, luvas brancas, gravata vermelha, e coisas desse tipo.

O NYT em sua edição de 30/07/1901 diz que no comando do balão o aeronauta "*usava terno cinza e chapéu de palha*". E as fotos estão aí para comprovar. Suas aparições eram um circo, um show de propaganda para afagar seu imenso ego e se promover.



Mecânicos de Dumont

Cabe aqui ressaltar a bibliografia brasileira sobre Santos Dumont. As fontes de pesquisas dos nacionalistas são poucas: os livros escritos pelo próprio Santos Dumont, os livros escritos pela família Dumont, reportagens de jornais bem como relatórios oficiais franceses dessa época.

Aqui surge a dúvida: será que os escritores ufanistas brasileiros, que glorificam Santos Dumont, estão mentindo? A resposta é não. Mentirosos são Dumont e seus familiares e a imprensa francesa da época. Os escritores relatam o que saiu nos jornais e o que obtiveram em arquivos oficiais franceses e são falaciosos em não revelar o contraditório.

Henrique Lins Barros, por exemplo, diz que escreveu seus livros baseado em mais de 10 mil recortes de jornais da época. A fama de Santos Dumont, criada pela imprensa entre 1900 e 1907 foi devastadora.

São sete anos de incenso a um ídolo de barro pintado de dourado. Então não é de se admirar que existam 10 mil ou mais recortes de jornais de todo o mundo enaltecendo o farsante. Imagine como a notícia dessa falsa conquista do ar não deve ter vendido. E o mundo consumiu avidamente esse material.

Já Ildefonso Silva, no seu artigo "*Santos Dumont e o Primeiro Voo de Avião*" publicado na Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, volume 233, de outubro/dezembro de 1956, repetindo as mentiras de sempre, tais como o "*voo do 14Bis*" (que realmente não voou) nos apresenta uma lista com cerca de uma vintena de autores e periódicos, todos franceses e daquelas décadas, que apoiam a ideia de que Dumont realmente inventou algo.

Outros como Horácio de Carvalho e Damasceno Vieira publicaram extensas histórias, repletas de alegorias e termos gloriosos, contando detalhes do "heroísmo" do "inventor"

Portanto, os escritores que trabalham para criar um herói e publicam apenas o favorável - que é muito pouco - apenas testemunham a fama artificial criada pela imprensa, contra a verdade, obtida de fatos históricos, que é imensamente mais devastadora e fulminante para destruir o mito criado em torno de uma fraude.

A 17 de novembro de 1901 Santos Dumont reuniu a imprensa para falar de si. Disse que tinha abandonado o Aéro-club e que fora o ganhador do prêmio. E reclamou dos que o acusavam, dizendo que ninguém sabia de sua vida e quem quisesse saber que fosse perguntar ao seu "amigo" Emmanuel Aimé, "***que sabe tudo sobre ele..***". Declarou ainda que, nessa data também começou a construção de um parque aeronáutico em Monte Carlo, abaixo de Mônaco, de onde quer partir para fazer sua viagem até a Córsega. (NYT- 17/11/1901)

Enquanto essa badalação corria à solta na França, no ano de 1902, na América, os irmãos Wright estavam testando um planador com linhas avançadas. Nesse modelo instalaram uma cauda vertical para compensar o balanço lateral do aparelho.

Fizeram cerca de 1000 vôos com esse planador, percorrendo o maior deles a distância de 190 metros. Também nessa época, fizeram várias tabelas para calcular velocidades mínima para levantar vôo e sustentá-lo no ar.

Em 28/01/1902, em Mônaco, hóspede do Duque de Dino, Dumont fez duas apresentações, sempre sob as vistas de uma enorme multidão, que tinha sido avisada antecipadamente.

Em 09 de fevereiro recebeu a visita dos inspetores de Mônaco para verificar a poluição do Mediterrâneo.

Em 14 de fevereiro de 1902 sofreu outro grave acidente, quando fazia um show com seu nº 6 sobre o mar, acompanhado de uma multidão em terra e vários iates de luxo, entre eles o do Príncipe de Mônaco. Um pouco de vento e a corda guia se enroscou nas hélices. Afundou.

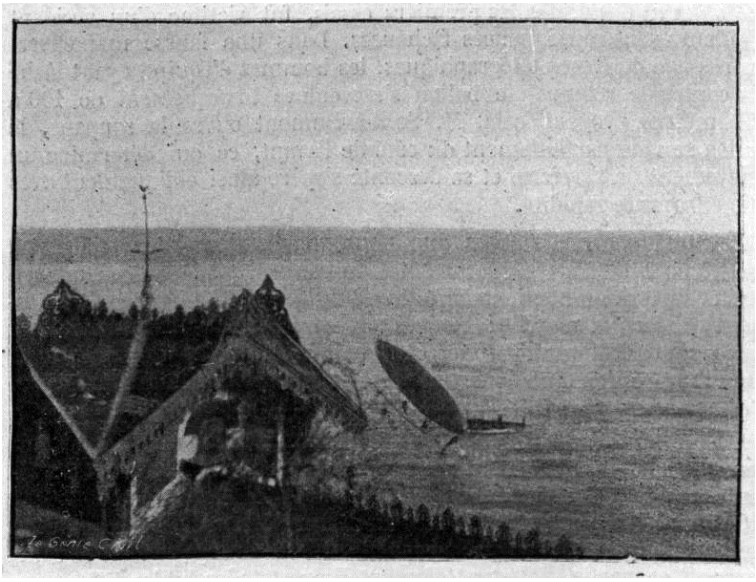
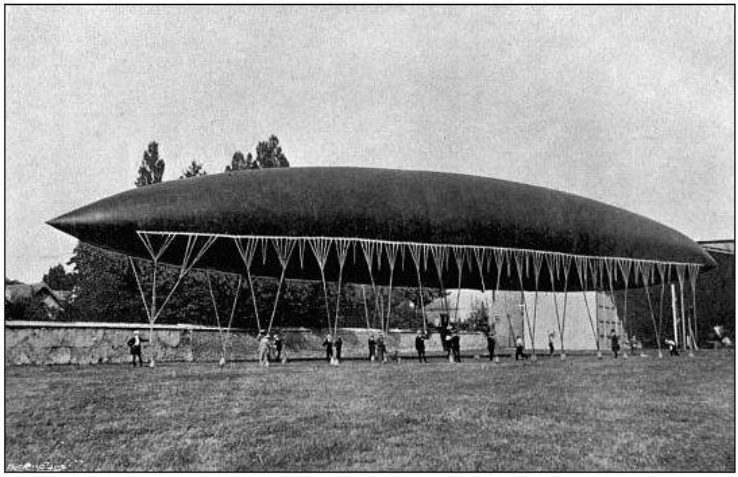


Foto do nº 6 caindo no mar em Mônaco

Aqui existe um impasse. Algumas publicações dizem que ele mandou retirar o aparelho do mar e repará-lo. Outros dizem que ele mandou construir imediatamente o nº 7.[4]

Como o balão caiu no mar, não deve ter sofrido muitos danos em sua estrutura e na realidade aconteceram os dois fatos: o nº 6 foi recuperado e ao mesmo tempo foi construído o nº 7. Isso foi noticiado em diversos jornais.[5]



"No. 7"
O imenso nº 7

Em seu editorial de 16/02/1902, o NYT mostra que esse tipo de balão dirigível além de perigoso, não serve para nada. Diz ainda que, com esse aparelho sem futuro, a contribuição de Santos Dumont para a humanidade é quase nula.

---

[4] "*Icare*" de 1973 e "*Aerostation Aviation*" de Max de Nansouty – 1911 – Ed. Boivin & Cie
[5] *Le Journal*-28/02/1902

Em editorial de 23/02, chama o aparelho de Dumont de "*brinquedo científico*".

Em 06 de março de 1902, o NYT volta a atacar com o seguinte editorial:

> *"Para ajudar a descobrir o tipo de atenção que merece o Sr. Santos Dumont, pode-se utilizar o fato de que depois de cada exibição de si mesmo e de seu "avião" para uma Paris e Nápoles extasiadas, agora ele anuncia que, por enquanto, vai continuar suas experiências em Londres e depois virá até Nova York. Isso é comportamento de um "showman" e não de um cientista ou mesmo de um simples técnico.*
> *Se o Sr. Santos Dumont estivesse mesmo estudando seriamente o problema da navegação aérea, seria absolutamente certo que ele não estaria vagando de país em país, desmontando sua "fábrica" a cada vez, fazendo exibições de uma máquina* ***que sempre foi e sempre será uma grotesca falha*** *- uma máquina que é visível e matematicamente errada em seus princípios, e com exceção em condições de falta total de vento, ou quase isso, um veículo bastante mais perigoso que um simples balão de ar quente, como o apresentado pelo circo dos aeronautas.*
>
> *Como se diz que o jovem brasileiro é rico, parece que ele não pretende ganhar dinheiro com seu brinquedo complicado, mas sim, de forma bastante clara,* ***que ele se encanta com o aplauso público****; e tão logo ele consiga*

> *esgotar o interesse dos incautos em um determinado lugar, ele procura outro para exibir sua audácia e futilidade.*
> *A séria atenção que ele e seu "avião" tem recebido continuadamente é extremamente irritante."* (NYT- 06/03/1902)

Realmente, em 8 de março, em Londres, o Aero-club local criou uma nova competição – uma "sugestão" de Dumont - instituindo um prêmio de 4 mil libras (cerca de 20 mil dólares) para quem voasse de Londres a Birmingham, sem limite de tempo, num percurso de 160 km.

---------- * * * ----------

Capítulo 18
Viagens, Lorotas e Vigarices: Paris

Em 20 de março de 1902 o NYT noticia que os organizadores da Feira Mundial de St. Louis convidaram Santos Dumont para ajudar a preparar as regras para as grandes competições aéreas que lá terão lugar.

> *"(...) Enquanto estiver aqui, ele escolherá um lugar para montar seu galpão, aprovará o percurso da competição aérea, e auxiliará os organizadores em todos os detalhes, dividindo os prêmios e, o que é mais importante para os futuros competidores, estabelecerá as regras para duas enormes competições, ao invés de somente uma, como fora antes planejado. Foi decido que não seria razoável fazer uma competição entre balões e aeronaves, tendo então sido separados fazendo uma competição para cada tipo. O valor do prêmio para cada uma é estimado em 100 mil dólares."* (NYT – 20/03/1902)

Aqui é necessário se dar uma explicação muito importante. Essas "competições" aéreas dessa Feira foram a maior jogada de marketing dos seus organizadores.

No final, em novembro de 1904, como se verá, elas não vão passar de DUAS meras apresentações, de um dos quatro competidores que restaram. Ninguém viu nem o cheiro dos 200 mil dólares. Uma gigantesca farsa, destinada a atrair o público, com tudo combinado e marcado. Com era de se esperar, o "herói" brasileiro se prestou a mais este papel exibicionista e enganador.

A "competição" foi marcada para o dia das eleições americanas em que o presidente Taft foi eleito. Porém somente Baldwin conseguiu voar, mas a comissão decidiu dividir o prêmio entre todos os participantes. Baldwin ficou irritado, mas se conformou. A imprensa americana abafou o caso e deu todo o destaque à cobertura das eleições. Ponto para Santos Dumont e os farsantes organizadores da Feira.

Sabendo disso, vamos seguir nosso herói, que no final de março de 1902 já voltou de Londres – sem realizar a tal prova Londres- Birmingham – tudo publicidade - está em Paris se preparando para desembarcar nos Estados Unidos.

Eis a sua esclarecedora entrevista:

> *"Sim,* ***depois de algumas negociações,*** *decidi ir até St. Louis para auxiliar na organização das competições aéreas de 1903. Irei acompanhado pelo meu "secretário" e meu engenheiro chefe. Levarei comigo, para Nova York, meu motor de 45 HP, a estrutura da aeronave nº 7 e as suas duas hélices. De Nova*

York sigo para St. Louis para me reunir aos organizadores para tratar das competições.
Minha idéia é criar uma trilha aérea de 25 km em volta de St. Louis, demarcada por 15 balões fixos amarelos que serão vistos de qualquer parte dos limites da Exposição e marcarão a partida e chegada.
Deverá acontecer uma série de competições variando de uma a várias voltas nessa trilha. Sou ainda um forte defensor para que haja uma grande corrida, uma espécie de Grand Prix aéreo, dando um prêmio de 100 mil dólares.
Tenho ainda várias idéias que acredito irão contribuir para o sucesso do torneio, mas me reservo discuti-las apenas com a Comissão organizadora.
Espero ficar duas semanas na América, tempo necessário para que meu balão seja montado em Nova York. Vou verificar se há possibilidade de fazer lá, no outono, uma competição, e se eu considerar suficiente o prêmio oferecido, devo voltar para conseguí-lo, como fiz com o prêmio Deutsch."
Quando foi perguntado sobre qual seria o valor dessa quantia, ele respondeu:
"Acho que deve girar em torno de 100 mil dólares, para cobrir minhas despesas que são grandes. Para que eu construa um galpão, será necessário desembolsar a quantia de 20 mil dólares. Não devo voltar a Nova York se não houver prêmio para a competição. As despesas serão enormes para que eu somente

> *faça apresentações e não quero ir sob o patrocínio de ninguém.*
> *Se não houver prêmio, deverei deixar meu balão montado em Nova York até a data da Exposição de St. Louis. Voltarei para Londres onde vou competir na corrida para Birmingham, com o meu nº6. Se, no final de julho, houver um prêmio suficiente em Nova York, levarei para lá o invólucro do meu balão nº7 e ficarei lá alguns meses."* (NYT-21/03/1902)

Em 24 de março chega à Londres, com seu balão nº6, anunciando aos quatro ventos que irá fazer vôos nas festividades da coroação do Rei. Veja que esses deslocamentos de navio, levando junto o balão, consumiam vários dias. O sujeito passava todo o tempo viajando, contando lorotas, que vai voar aqui, vai voar ali, e fazendo conchavos, acordos para usar sua imagem e promover eventos, como a farsa dos vôos da Exposição de St Louis.

Enquanto isso, seus engenheiros e mecânicos trabalham em Paris, COPIANDO e PLAGIANDO projetos de inventores sérios, como Blériot , os quais o "destemido aviador" apresenta ao mundo como sendo seus.

Em 04 de abril outro editorial do NYT:

> *"A revista Harper's Weekly aparentando uma considerável ingenuidade encontra razões para comemorar a próxima viagem que o Sr.*

Santos Dumont fará a este país para exibir as vantagens de se mover um balão no ar parado. A revista acha que ao fazer isso ele "está chamando a atenção, de uma forma contundente, para a navegação aérea" e diz que ela espera "que ele viva o bastante para levar alguém a fazer algo realmente prático".

A lógica desse argumento está um pouco além de nossa compreensão, mas talvez haja um elemento de validade nessa colocação.
Porém, apreciamos mais a seguinte declaração: 'Existe um homem neste país, o prof. Langley, que passou anos investigando as condições de uma viagem pelo ar com sucesso, tendo realmente construído um aparelho – não um balão - que voa.

Seu "aérodrome" foi construído sob princípios científicos – ou seja, ele depende do movimento e não da leveza para se manter no ar. Ele voa como fazem os pássaros – utilizando o ar como meio de resistência. ***Como um pássaro ele é mais pesado e não mais leve que a atmosfera, sendo, incontestavelmente a única máquina voadora prática que jamais foi construída.*** *'*
Não conseguimos entender exatamente como o corajoso Santos Dumont – ele é corajoso, ninguém pode negar isso – vai ultrapassar o trabalho desse cientista.

> ***Ninguém precisa de provas que balões são brinquedos sem futuro e que nada se pode esperar deles.”*** (NYT- 04/04/1902)

Em 4 de abril, dez dias depois de chegar a Londres, Dumont embarca para Nova York. Deixou sua equipe lá para montar o nº6 que irá voar em junho na coroação do rei. Dessa vez, nosso amigo parece que não tinha conhecimento dos editoriais do NYT (o que é difícil) ou recebeu garantias dos seus amigos ricos dos Estados Unidos que lá eles iam lucrar muito mais.

Por outro lado, ele estava raivoso com aqueles que não o aplaudiam e a gota d’água foi a carta recebida em 26 de fevereiro de 1902 do Aéro Club informando que seu hangar no terreno do Aero Club seria demolido.

> *Paris, 26 de fevereiro de 1902.*
> *Sr. Santos-Dumont, hotel Ritz, Place Vendôme.*
> *Senhor:*
> *Confirmamos nossas cartas de 28 de janeiro e 21 de fevereiro, que ficaram sem resposta, queremos informá-lo novamente que seu galpão está atrapalhando a execução de nossos novos trabalhos, e consideramos seu silêncio como uma autorização para fazê-lo demolir se, dentro de uma semana, o Sr. não tiver feito isso por si mesmo*
> *Nesse caso ou se o Sr. não tenha se pronunciado nesse prazo temos a intenção de contratar empreiteiros de demolição para fazer tal trabalho, às suas custas, riscos e*

> *perigos. Fica entendido que se a operação gerar lucro este lhe será retribuído.*
> *Contando com sua resposta, aceite, senhor, a expressão da minha distinta consideração.*
> *O Secretário-Geral, GEORGES BESANÇON*[6]

O fato é que em 6 de abril foi divulgada em Paris **sua carta de despedida da França**, onde agradecia aos jornais pela cobertura de "seus esforços" e que ia trabalhar na América. *"**Talvez, algum dia, ainda volte à França***" termina ele. (NYT-07/04/1902)

Vejamos:

> ***O adeus do Sr. Santos Dumont***
> *O Sr. Santos Dumont nos enviou a seguinte carta:*
> *"Sr. diretor.*
> *No momento em que vou continuar na América os trabalhos aeronáuticos que empreendo em Paris há quatro anos, não poderia esquecer a preciosa contribuição da imprensa francesa ao progresso da ideia aérea, cuja simpatia encorajou muito meus modestos trabalhos.*
> *Ao expressar meus agradecimentos ao público parisiense, testemunha tão diligente e sempre tão envolvente de meus testes, **fico na esperança de voltar, um dia,** ao zênite desta grande capital, pois, como eu não poderia duvidar, a era da experimentação no ar e da competição aeronáutica se abre novamente na pátria de Montgolfier e de Henry Giffard.*
> *Aceite meus agradecimentos, etc."*[7]

[6] *Journal de Débats Politiques et Litéraires* – 01/03/1902

O que estava por trás dessa jogada? Dois objetivos: o primeiro ficar famoso e talvez mais rico na América e o segundo, dar uma sapatada nos membros sérios do Aéro Club para que sentissem a falta de sua fama.

Não conseguiu a primeira, mas em dezembro desse mesmo ano, seria honrado pelo Aéro Club quando a ala séria teve que se render e engolir babando o sapo baixinho embusteiro.

---------- * * * ----------

[7] *La Croix* – 06 de abril de 1902

Capítulo 19
Viagens, Lorotas e Vigarices: America

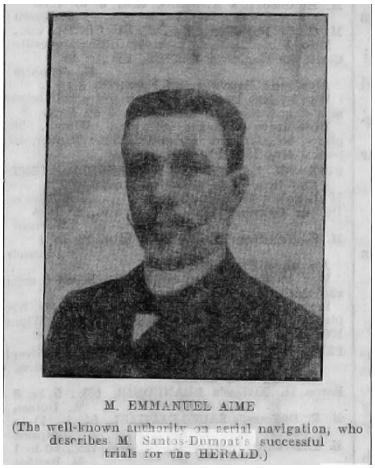
No dia 08 de abril de 1902, o NYT em seu editorial diz que algum benefício está surgindo das pretensas "experiências" aéreas de Santos Dumont, que é a concorrência entre fabricantes de motores para ver quem faz o melhor motor.

> *"(...) Ele não produziu, nem jamais produzirá, um balão que seja totalmente controlável e governável em ambientes que não tenham o ar parado – em outras palavras, ele tem trabalhado em falsas premissas* ***e está fadado a fracassos intermináveis."***

A seguir fala dos progressos com motores e sua importância para que possa surgir uma verdadeira máquina voadora e conclui:

> *"Com motores como os que estão surgindo agora no mercado, aeronautas científicos podem ser capazes de conseguir algo, mesmo que Santos Dumont não o faça."*

Em 10 de abril Dumont chegou a Nova York. Vem acompanhado de seu engenheiro chefe, Albert Chapin e de seu "*secretário e confidente*" Emmanuel Aimé, aquele que "*sabe tudo sobre ele*".



M. EMMANUEL AIME

(The well-known authority on aerial navigation, who describes M. Santos-Dumont's successful trials for the HERALD.)

Aimé

No mesmo navio chegaram algumas peças do balão. As demais vieram em dois outros navios.

Por aqui se pode ver a quantidade de tempo gasto no despacho desses balões para Londres, Paris e Nova York. E que o sujeito não parava para "pesquisar".

Ele estava em constantes viagens, almoços e jantares com ricaços e nobres e em reuniões para articular o seu exibicionismo, que agora era uma fonte de renda imensa.

Como parte do show as gabolices e fanfarronadas continuam.

> *"(...) Não. Eu não tenho certeza se voarei sobre Nova York. Mas espero fazer isso no próximo verão. Isso vai depender de que eu consiga criar interesse em navegação aérea nos seus capitalistas e cientistas para que criem um prêmio de proporções adequadas.*

> *Minha nave – a propósito, ela não deve ser chamada de máquina voadora – ficará estacionada por aqui nos próximos meses (...)"* (NYT 11/04/1902)

Em seguida, o jornal dá sua agenda: Cinco dias hospedado no Waldorf Astoria, depois viagem para St. Louis para os acertos sobre o prêmio de 200 mil dólares (aumentou!!!), voltando à Nova York em três semanas para rumar a Londres onde vai participar da coroação do Rei Edward e depois competir na corrida para Birmingham.

Em seguida fala que não tira patentes e que seus aparelhos podem ser copiados por quem quiser. Claro: os "seus inventos" são plágios de outros. Como requerer patente de plágios? Mas esse detalhe não é considerado, restando para a mídia a admiração a uma pessoa desprendida.

"Se eu fizer algo aqui, será em sociedade com alguém para que não digam que eu quero me exibir." declarou.

Em seguida, como um político vaselina que era, elogia a América dizendo que, quando seu navio passou pelo navio farol Nantucket, enviou um telegrama (Marconi estava testando seu "pretenso" invento, a telegrafia sem fio – também não foi ele o verdadeiro inventor) que não foi recebido dizendo que enviava sua saudação *"ao maior país do mundo"*. Disse que pretendia criar aqui, juntamente com outros sócios, uma companhia de navegação aérea.

Depois disse que, dentro de dez anos, haveria aviões atravessando o Atlântico levando passageiros e cargas. Disse ainda que, nos próximos anos, Nova York se transformaria em um dos mais importantes "*aeroportos*" do mundo. Essa palavra foi inventada por ele.

Em seguida faz promessas de exibição em vários locais, antes da Feira Mundial de St. Louis, inclusive levando passageiros (até dois).

Depois, mostrando ignorância e empáfia, responde se teme a competição nos Estados Unidos: *"Será que os americanos construíram alguma aeronave bem sucedida até agora?"*

Ele diz que está aqui para obter cooperação, como a do prof. Langley e de financistas para arcar com as despesas.

Disse que até agora pagou tudo sozinho (mentira) e que o prêmio Deutsch – disse que recebeu 129 mil francos – doou todo para caridade (mentira).

Disse que foi humilhado pelos membros do *Aéro-club de France*.

Disse que "suas" teorias de navegação aérea estão "**completamente corretas"** e que é uma questão de tempo para que faça mais progressos nelas.

Depois diz:

> ***"Por enquanto, a aplicação das aeronaves será principalmente em operações de guerra, mas depois irão desenvolver vantagens comerciais."***

Essa declaração foi feita em 11/04/1902, e o "herói" tinha 28 anos. Portanto, já está bem crescido para entender o mundo e ninguém pode dizer que ele era ingênuo e pacifista.

Veja que o NYT em sua edição de 22/08/1903 noticia que **ele adiara testes com balões militares** em Paris, por motivos de saúde. Assim cai por terra a máscara de pacifista que ele quis colocar, alguns anos depois, ao dizer que estava transtornado por ver os aviões serem usados na guerra. Um completo farsante.

Em 12/04/1902, o NYT diz que Santos Dumont vê diferença entre aeronaves e balões, admitindo com franqueza que seus experimentos nada têm a ver com o de outros pesquisadores que vão por outros caminhos. Isso significa, continua o jornal, que ele admite as limitações que existem por ter seu maquinário suspenso no ar por um balão. E completa:

> *"Se o Sr. Santos Dumont fosse um jovem com intenções mais sérias ele voltaria suas atenções e sua riqueza para o que ele chama de 'máquinas voadoras'. Assim, não teria a*

> *glória atual conseguida à custa de viagens de balão, em dias cuidadosamente selecionados, em locais onde se podem ajuntar multidões com facilidade. Mas sim, no futuro, conseguiria uma fama mais valiosa, e, mesmo que falhasse, teria a orgulhosa satisfação de não ter perdido seu tempo com brinquedos."*

O primeiro dia de Santos Dumont em Nova York foi agitado. Segundo suas próprias palavras *"passou o dia em reuniões com pessoas importantes para obter financiamento para suas atividades na América. Se houver um bom prêmio, poderei me apresentar aqui, em breve*".

No outro dia visitou Thomas Edison. No dia 17, soube-se que pessoas influentes de Nova York estavam se movimentando para formar uma sociedade destinada a levantar 60 mil dólares para custear Santos Dumont nas despesas que teria com um vôo em volta da Estátua da Liberdade (sugestão do próprio) e apresentações em Brighton Beach (Nova York).

Pessoas indignadas escreveram ao jornal, perguntado por que não se faz a mesma coisa com os pesquisadores americanos. Uma carta dizia que fazia votos para que os senhores dessa sociedade estejam usando seu dinheiro para aprofundar as pesquisas em resolver o problema do século (voar) e não meramente em usar a fama do hóspede como "atração".

Enquanto isso, Santos Dumont era recebido pelo presidente, em Washington, comparecendo depois em um banquete oferecido pelo Secretário de Estado ao embaixador italiano.

No dia 19 chega a Nova York Lord Kelvin, que elogia o telégrafo e sobre Santos Dumont declara:

> ***"Nunca conseguirão utilizar balões dirigíveis para transportar passageiros. Não existe, nem existirá, nenhum uso comercial para tais engenhos. Eles não passam de ilusões e embustes. Santos Dumont é um jovem brilhante, mas um aparelho como o que ele projetou não tem utilizações práticas."*** (NYT-20/04/1902)

No mesmo dia Santos Dumont chega a St. Louis.

Vejam suas declarações mentirosas e bombásticas:

> *"No momento, não tenho intenção de construir uma máquina para as competições da Feira de St. Louis. Quando chegarem os dias das provas, provavelmente trarei de Paris quatro ou cinco das minhas melhores máquinas e apenas a que melhor se adaptar participará das competições. Como vocês podem ver, isso significa que estou pronto. Se a Feira se realizar este outono, trarei duas máquinas e no próximo ano, certamente terei cinco ou seis..."* (NYT-20/04/1902)

Enquanto isso na Europa, o Conselho Municipal de Chamounix, Bélgica, resolveu conceder um terreno ao "herói" para que ele realizasse o feito que prometera, de navegar em volta do Monte Branco. Tudo conversa fiada. Um showman, indiscutivelmente.

Passa o dia 21 sendo homenageado pelos organizadores da Feira, visitando lugares da moda de St. Louis. A noite, jantando com o magnata Corwin Spencer, relata que no banquete de Washington, a Srta. Alice Roosevelt pediu para dar uma volta em seu balão, ao que ele prometeu que ela seria a primeira mulher a viajar de balão. Mais papo furado.

---------- * * * ----------

Capítulo 20

Viagens, Lorotas e Vigarices: Paris

No dia 22 volta para Nova York. E declara, num exagero publicitário, que espera que mais de 150 máquinas aéreas participem da Feira (na verdade participaram 4 e somente uma voou).

Passou uma semana lá **e de repente, no dia 1 de maio, volta para Paris. Ficou na América apenas 20 dias.**

Note-se que quando saiu da Europa para a América, deixou uma carta de despedida, dizendo que não sabia se voltaria, crente que enganaria os americanos como fez com os Europeus.

Voltou aborrecido, irritado com as críticas e raivoso por não ter havido sucesso, desta vez, com sua tática exibicionista.

> *"Naturalmente que estou triste em ir embora. Apesar de não ter conseguido colaboração, estou feliz pelo modo gentil com que fui tratado e com os muitos amigos que fiz aqui. Devo voltar em breve, mas não sei quando. Eu fui muito criticado aqui, mas posso dizer que isso me ajudou mais que atrapalhou. Não levo*

> *em conta a declaração de Lord Kelvin que meu aparelho jamais terá algum uso prático, simplesmente porque todos sabem que ele não é uma autoridade em máquinas voadoras. (...) Uma opinião contrária é a de Thomas Edison, que acha que resolvi o problema da navegação aérea (...)"* (NYT-02/05/1902)

Adiante se preocupa com patentes – sempre disse que não se preocupava com isso – ao dizer que Edison reclamava que não se meteria em fazer máquinas aéreas – já tinha projetado algumas – pois as leis de patentes eram injustas e permitiam que outra pessoa se apoderasse da patente do invento. E conclui:

> *"Pelo que entendi, não importa o quão pequeno seja o melhoramento feito em uma invenção, isso já é suficiente para que outra pessoa, que não seja o inventor da máquina, possa reclamar a patente para si."*

Ou seja, em outras palavras, criticava o sistema americano, como se justificasse que isso fosse razão para não ficar na América.

Depois disse que uma exibição era a maior razão para convencer os capitalistas a contribuir, e isso ele não pode fazer, apesar de deixar uma máquina aqui.

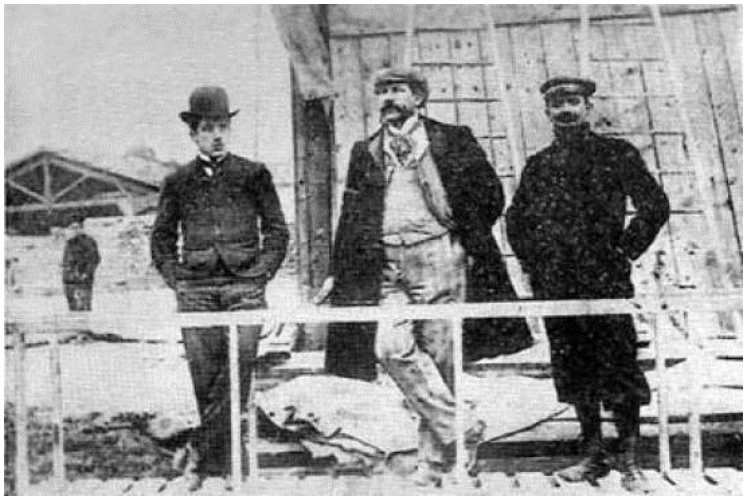
E completa :

> ***"Não, eu não recebi nenhuma encomenda para construir uma máquina aqui, mas se alguém me der um milhão de dólares para***

> ***fazer isso, construirei uma máquina que cruzará o oceano em dois dias carregando cem passageiros."*** (NYT-02/05/1902)

Sem comentários!!!!!

No dia 5 de maio de 1902, Augusto Severo, um deputado brasileiro que construía balões no Brasil desde 1881, e que tinha chegado à Paris em setembro de 1901, fez o primeiro teste com um balão batizado de "A Paz".



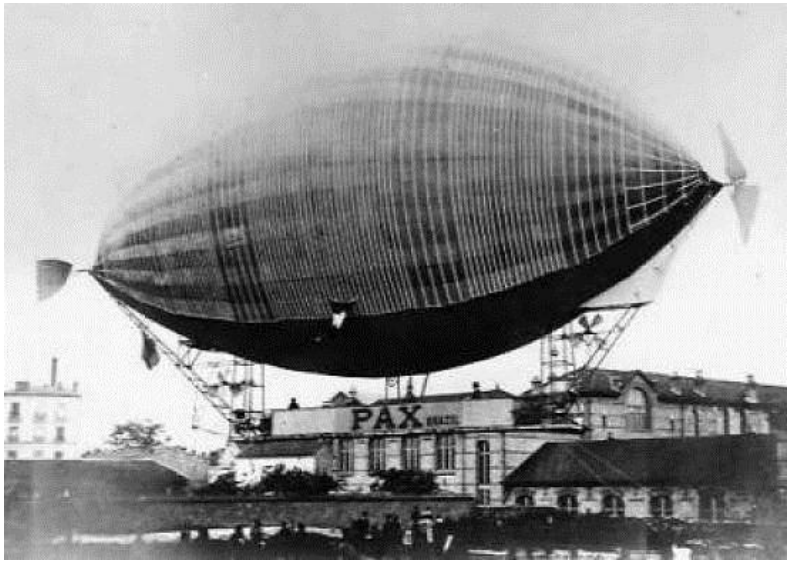
Severo, ao centro – Sachet à direita

Era um gigante com 4 vezes mais gás que o de Santos Dumont, três motores grandes e dois pequenos.

Imediatamente Santos Dumont veio à imprensa para criticar o balão de Severo.

No dia 11 de maio, na terceira ascensão, o balão "A Paz" explodiu, morrendo no teste Severo e um

mecânico chamado Sachet. O balão estava fazendo evoluções quando um golpe de vento o apanhou e o deixou descontrolado. Os motores estavam muito perto do balão e um escape de hidrogênio se inflamou, Foi vista uma chama e logo depois, num estrondo imenso, o balão explodiu. Os vidros dos prédios nas vizinhanças estouraram.



O "Pax" de Severo

Estava a 450 metros de altura e caiu como uma pedra batendo em uma casa e depois em árvores, e por fim se espatifou numa bola de fogo na Avenida Dumaine.

As mortes foram horríveis. Os aeronautas tiveram praticamente todos os seus ossos quebrados e queimaduras graves, sendo que o assistente de Severo, o mecânico George Sachet, foi carbonizado de uma maneira incrível.

O NYT atacou em seu editorial:

> *"O Sr. Santos Dumont achou sua visita a este país extremamente insatisfatória, mostrando seu grande desapontamento e desgosto pelo fato do nosso povo insistir em considerá-lo um "showman" e não um pioneiro em criar progressos úteis na navegação aérea.*
>
> *Ele se tornou uma sensação em Paris, e é evidente que essa fama faz com que acredite seriamente nisso, mas, o máximo que pode esperar aqui é ser um assistente em algum circo ou uma atração em uma exposição, pois já é notória sua capacidade de estar pronto a arriscar sua vida em troca de exibicionismo e lucro.*
>
> *Ninguém está disposto a entrar com 1 milhão de dólares para financiar seu projeto de atravessar o Atlântico, em tempo recorde, em uma aeronave, carregando cem passageiros.*
>
> *Mas ele não desiste da idéia. Em Londres, vendeu o balão que deixou aqui a uma sociedade de americanos e espera, em breve, voltar a fazer experiências, voando de Coney Island, dando a volta na estátua da Liberdade e voltando ao seu local de partida.*
>
> *Sob condições atmosféricas favoráveis é bem possível que consiga fazer isso; mas seus planos de popularizar a navegação aérea estão sendo desencorajados pela desgraça que*

ocorreu com a aeronave de Severo, "La Paz", no domingo passado em Paris, quando o balão explodiu e os dois aeronautas morreram.

O balão dirigível é, e sempre será, um brinquedo para bom tempo - sem valor prático para fins de transporte e impossível de ser utilizado para operações comerciais. O aparelho de Severo foi, provavelmente, a melhor combinação que poderia haver de hidrogênio num saco e gasolina num tanque.

Com uma capacidade quatro vezes maior de gás que o maior aparelho já construído por Santos Dumont, teoricamente poder-se-ia levantar três pessoas, mas na prática levava somente duas. A razão disso é que seus motores, a fim de obter potência para uma propulsão mais eficaz e algum controle, são mais pesados.

O destino de Severo aguarda todo aeronauta que tente navegar em um balão contra o vento. Até agora Santos Dumont tem escapado ileso, mais por sorte que por competência, porém ele já teve mais de um aviso e sua ambição de conseguir o impossível se deve mais à sua coragem que à sua prudência.

Portanto, ele vai continuar na classe dos "showmen" e suas demandas, para ser reconhecido como cientista, talvez não sejam aceitas nem como homenagem póstuma."
(NYT-13/05/1902)

Ao mesmo tempo, em St. Louis, os organizadores da Feira, querendo promoção do evento, jogam na imprensa um factoide, dizendo que vão instituir uma competição de balões num percurso entre aquela cidade e Washington.

Nesse mesmo dia, O NYT fala sobre uma reportagem da revista *The North American Review*, na qual se tenta mudar a imagem do farsante.

> "*Até agora, se supôs, com razão, que o jovem brasileiro julgava estar no último estágio, tanto em princípio como em forma, de uma aeronave de valor prático - o que Lord Kelvin chamou de "um balão com remo" - necessitando apenas de alguns melhoramentos em certos detalhes para que se tornasse um verdadeiro meio de transporte de passageiros e carga. Essa impressão fez com que fosse impossível levar Santos Dumont a sério e o relegasse à categoria de um participante do circo de aeronautas. Agora, porém, ele declara que encara o balão apenas como um degrau para se chegar ao aeroplano(...)*"

O jornal continua:

> "*... e, mesmo que o Sr. Santos Dumont esteja ou não no caminho certo, ele, que parecia ser um charlatão e caçador de fama, tem algo mais, além disso. Porém, é sua própria culpa por ter sido criticado injustamente. Ele se portava como se já estivesse no final do seu*

> *trabalho, ao invés de admitir que estava só no começo. Nunca deu nem uma pista de que fosse se livrar de seu incomodo saco de gás ou que tivesse percebido a sua total incompatibilidade com a verdadeira navegação aérea"* (NYT – 30/05/1902)

Em 16 de junho, foi informado que o Brighton Beach Hotel teria emprestado um terreno para que Santos Dumont pudesse montar seu balão e voar sobre Nova York. O acordo foi firmado entre George Kerr da Sociedade Construtora de Manhattan e Santos Dumont.

Em junho, ainda, aconteceu um "desastre": o balão nº7 que tinha sido levado para Londres para participar da coroação do Rei Edward e depois competir na corrida para Birmingham, foi rasgado por um "vândalo". Assim o farsante não pode competir, nem voou sobre Londres. Note-se que a coroação do Rei foi adiada e somente aconteceu em agosto.

No dia 28 de junho, Santos Dumont foi visto no Hotel Grosvernor, em Londres confabulando com o americano Joseph Mora de Nova York; em 13 de julho, no Café Madrid, em Paris, esteve jantando com outro ricaço americano, W. F. Dannat. (NYT – 29/06 -13/07/1902)

---------- ✱ ✱ ✱ ----------

Capítulo 21

Viagens, Lorotas e Vigarices: America

No dia 16 de julho viaja para Nova York, onde foi erigido no terreno em Brighton Beach um galpão para suas aeronaves. O jornal NYT diz ainda que ele está se esforçando para conseguir 1 milhão de dólares, sem sucesso, pois os financistas dizem que ele nada provou além de sua coragem.

Em 20 de julho, o balão estava montado. O Sr. Kerr, falando por Santos Dumont, fez uma apresentação e diz que ele continua com a idéia de atravessar o oceano em dois dias.

Dia 22 de julho Dumont chega a Nova York. Ele tinha raspado o bigode e os repórteres perguntam sobre rumores de que ele tinha assumido um compromisso com uma jovem da nobreza, em Paris.

O sujeito desconversou e disse, fazendo piada, que sem o bigode ele podia subir mais alto. Pediu ainda que o chamassem de "*Sr. Santos*". Fez várias perguntas sobre seu balão e se já havia prêmio para quem voasse em torno da estátua da Liberdade. Ficou satisfeito quando disseram que o prêmio era de 25 mil dólares.

Depois, falou de seus planos*:*

> *"A nave que está aqui é o nº 6, a mesma com que contornei a torre Eiffel. É minha melhor nave e com ela espero mostrar aos americanos que a navegação aérea é prática. Ela pode levar até cinco passageiros, mas no caso, somente levará um, eu mesmo. A minha próxima nave, que julgo será o nº 7, terá incorporadas inúmeras novidades. Quando comecei a me interessar por navegação aérea, descartei os aeroplanos, por achar que não tinham utilidade. Descobri que isso foi um erro e no futuro eles estarão também entre minhas aeronaves (...) A declaração que dei, quando fui embora, de que poderia construir uma nave por um milhão de dólares que atravessaria o oceano em dois dias, não é de forma nenhuma uma prosa. Eu posso fazê-lo e se uma pessoa ou um grupo de pessoas me arranjar um milhão, cumpro minha palavra."* (NYT-23/07/1902)

Ainda na reportagem declara que ficaria no Waldorf-Astoria indefinidamente. O baixinho não perde a pose e, sem ter a menor possibilidade de cumprir a palavra, continua alegando o impossível, numa propaganda irresponsável, mas eficiente.

Em dois de agosto, o NYT diz que Santos Dumont falou de sua infância, contando como, desde pequeno já queria ser aeronauta. Paspalhão, como sempre.

Em 4 de agosto, outra notícia de que o nº 6 está em exibição em Brighton, por um curto período. Era cobrado ingresso para o público. Diz ainda que será com ele que Santos Dumont se apresentará em Nova York.

"*The Aeronautical World*" de setembro 1902 diz que Santos Dumont declarou em agosto, que apesar de sua máquina atual comportar apenas duas pessoas, ele pode construir uma nave que levará 200 passageiros e que será capaz de cruzar o Atlântico em apenas três dias.

Em 10 de agosto o NYT diz que Dumont é frequentemente visto almoçando nos *Grecian Gardens* com o magnata J. Pierpont Morgan.

Em 11 de agosto, durante uma apresentação no galpão, com entrada paga, uma plataforma de madeira desabou e a hélice, que estava girando, bateu nas madeiras, danificando-se. Ninguém saiu ferido, mas o conserto deveria levar alguns dias.

---------- ✱ ✱ ✱ ----------

Capítulo 22

Paris Novamente

Porém, em 15 de agosto, o sujeitinho volta para Paris! Ficou na América menos de um mês e quando chegou anunciou que iria ficar "indefinidamente". E, mais: vendeu "sua" nave nº 6 para a Brighton Beach Company.

.

O jornal NYT, não perdoou:

> *"A decididamente misteriosa organização "Aero Club of America" resolveu não pagar o prêmio de 25 mil dólares para quem voasse em torno da estátua da Liberdade. Essa foi a razão alegada pelo Sr. Santos Dumont para vender seu balão e partir inesperadamente para as terras mais agradáveis da França. Isso lança uma nova luz para se descobrir se o jovem brasileiro é um rico cientista amador, apaixonado por balonismo, que acredita ter algo a ver com a navegação aérea* ***ou um mero especulador em busca de dinheiro, que conhece o valor da fama e que abandona a praça quando nota que seu golpe não vai dar certo.***
>
> *Todavia, essa luz não é suficientemente forte para resolver o mistério e o Sr. Santos Dumont continua sendo um enigma. Ele parece conhecer a essência de alguns princípios de*

mecânica e não deixa de entender as teorias das quais depende a navegação aérea.

Além disso, é levado a sério em Paris, onde se teve a oportunidade de investigar as pitorescas histórias sobre suas origens e riqueza, pois o prêmio Deutsch, o único que ganhou com suas experiências, já que nada lucra com elas, dificilmente pagaria suas despesas.

Mas aqui, tanto por intenção como por azar, ele se identifica, deliberadamente, com os outros "showmen" de Coney Island, nos dando uma única justificativa que é mostrar a todos o que pode ser feito com um "balão com remo" – como destacou Lord Kelvin.

Sem duvida nenhuma, o jovem provou que possui uma excelente qualidade – a coragem – assim ninguém deveria acreditar, nem ao menos suspeitar, que ele não passa de um mero charlatão exibicionista; mas as provas globais, tendem a levar a esta conclusão.

Pesquisadores sérios de grandes problemas científicos e mecânicos não andam vagando de país em país ou de cidade em cidade, fazendo exibições fúteis de suas falhas, nem condicionam seu trabalho, sem resultados práticos, a ofertas de prêmios."(NYT-15/08/1902)

O NYT em outra reportagem do mesmo 15/08/1902 diz:

> *"A viagem do aeronauta foi inteiramente inesperada para seus amigos e associados, especialmente a diretoria do Aero Club of America e George Kerr. Foi sob os auspícios do Aero Club que Santos Dumont veio até Nova York para fazer uma apresentação em Brighton Beach (...)*
> *Uma sociedade composta por Kerr e outros adquiriu a nave nº6, que está em um enorme galpão em Brighton Beach, onde está sendo exposta ao público, que paga a entrada de 25 cents por pessoa (...)*
> *O sr Kerr, depois da partida de Santos Dumont, não hesitou em insinuar que essa sua mais recente fanfarronada aérea, não passava de papo furado (...)*
> *O Sr. Kerr pertence à diretoria do Aero Club e parecia estar muito magoado com essa súbita fuga do aeronauta (...) 'Eu desconfiava, desde o começo, que ele não ia voar, mas agora, com sua fuga, somente posso expressar meu espanto e desapontamento. Todos os preparativos foram feitos para o vôo. Na semana passada, ele me chamou ao hotel e nos reunimos em seu apartamento, quando ele reafirmou que iria voar (...) Agora, o Aero Club não é uma entidade financeira e jamais teria garantido que iria pagar um prêmio de 20 mil dólares ou 20 cents. Porém havia uma sociedade, ainda sem nome, da qual eu sou o presidente, que poderia pagar perfeitamente o*

> *prêmio, pois controlamos as estradas de ferro que trariam milhares de pessoas para ver os vôos. É essa sociedade que vai controlar os vôos em Brighton Beach daqui por diante, que serão feitos por uma pessoa especializada. Não, não posso falar sobre qual foi o acordo entre o Aero Club e Santos Dumont. Existem alguns segredos que não podem ser divulgados (...) Apenas podemos esperar que o Sr. Santos Dumont volte e então talvez consigamos obter uma justificativa mais convincente para a sua inexplicável conduta. O que é certo agora é que ele fugiu, desapareceu no ar como por encanto'."*

Já o fujão, na mesma reportagem, declarou no navio, quando já estava de partida*:*

> *"Não tenho dúvidas que o público americano ficará desapontado por minha partida sem ter feito os vôos, como eu pretendia. Porém a confirmação do prêmio de 20 mil dólares, que eu supunha ter sido oferecido, estava demorando tanto que fiquei chateado e cá estou. Eu não quero que o público americano pense que sou uma fraude ou um impostor, por não ter cumprido minha palavra, quando podia tê-lo feito; portanto certamente estarei aqui novamente na Feira Mundial de St. Louis. Sigo para Paris para colocar minha nave em condições de entrar nesta competição."*

E mais:

> *Sr. Santos fez um voo, não em sua máquina aérea ao redor de Brighton Beach, como toda Nova York esperava testemunhar, mas no SS Tourain cruzando o Atlântico para a França. O Sr. Santos deixou a América de repente em 15 de agosto, desapontado e ofendido, e com a impressão de que havia sido enganado, pois não conseguiu descobrir se o prêmio de US$ 20.000 para a competição aérea seria pago em ouro, prata, dólares ou ações do tesouro*[8]

No dia 24 de agosto o NYT noticiava:

> *"Santos Dumont está em Paris para continuar suas experiências aéreas. Ele está profundamente desapontado por não ter conseguido convencer os tradicionais milionários de Nova York para financiar sua nova máquina aérea, o que não surpreendeu ninguém aqui. A sua indubitável coragem anula as críticas em grande parte, mas, na realidade, ele não mais está sendo levado a sério, nem em Paris."*

O que realmente aconteceu? Simplesmente Dumont assistiu um teste com o dirigível todo automatizado de Leo Stevens, e ficou em pânico, ao ver que seria facilmente batido. A saída covarde encontrada foi fugir de volta para a França.

[8] *The Aeronautical World* – outubro de 1902

Leo Stevens acha que pode vencer Santos-Dumont.

O balão dirigível de Leo Stevens, que está praticamente pronto, mede 84 pés de comprimento e 36 pés de altura. "Então o paraquedas instalado vai permitir que eu aterrisse facilmente, enquanto Dumont nunca foi capaz de fazer uma descida segura. Superei todos os pontos fracos do dirigível de Dumont e tenho certeza de que vencerei a corrida da Exposição de St. Louis. Todas as aeronaves estão em fase experimental, admito, mas não está longe o dia em que elas se tornarão práticas."[9]

Em 09 de setembro, Santos Dumont anuncia que encomendou um novo balão que transportará oito passageiros. Esse seria o nº 9 que foi construído nas oficinas de Lachambre em Vaugirard.

Aqui surge a polêmica sobre o nº 8, que alguns dizem que não foi construído. Mas as publicações da época estão ai para provar.

Santos Dumont deixou a America a bordo de la Tourraine, chegou em Paris em 28 de agosto e se hospedou no hotel Ritz. Diz que vai encomendar ao Sr. Lachambre mais dois dirigíveis: o nº 9 e o nº 10. O primeiro será pequeno e o segundo comportará 10 passageiros. (...) O aeronauta vendeu seu

[9] *The Aeronautical World* – 01/08/1902

> *aparelho nº 8 ao Sr. Kerr, secretário do Aero Club de Nova York*[10]

Em 01 de outubro, dois dirigíveis, um deles o nº 8, voam em Nova York em Brighton Beach. O outro era o *Pegasus*, de Leo Stevens

O NYT em editorial de 03/10 atacou:

> *"Ao enfatizar o fato de que ninguém morreu na primeira experiência feita com as denominadas "aeronaves" em Coney Island, a reportagem dessas pequenas jornadas aéreas mostrou a sua única característica importante – e de um ponto de vista puramente cientifico e prático, mesmo essa característica não foi assim tão crítica.*
>
> *O princípio com o qual essas máquinas são construídas é tão desvirtuado que as pessoas sérias e inteligentes, interessadas no problema da navegação aérea, jamais lhe dão a mínima atenção e não esperam aprender nada tanto de seus sucessos como de suas falhas.*
>
> *O próprio Santos Dumont confessou que tudo que ele pode conseguir de seu "balão com remo" é experiência pessoal no ar, e que qualquer máquina voadora para merecer este nome deve ser algo inteiramente diferente.*

[10] *L'Aérophile* – 1902 – pg 228

> *Isso equivale a uma confissão de que ele está perdendo seu tempo em ficar mestre em manobrar sacos de gás – ou seja, a compreensão e prevenção dos seus inumeráveis perigos para uma pilotagem sem propósitos – que não possuem nenhuma relação com o manejo e controle de aviões movidos a motor que, algum dia, alguém vai pilotar.*
>
> *As frágeis e desprotegidas bolhas de seda com que o jovem brasileiro conseguiu se tornar duvidosamente famoso somente se prestam como "atrações" em resorts nas praias e provavelmente continuarão assim enquanto houver estoque de aeronautas incautos, que também são negligentes; e "ninguém morreu" continuará a ser o melhor que se pode falar deles."* (NYT-03/10/1902)

Em 14 de outubro, para ficar na mídia, o "boca grande" contou nova vantagem:

> *"Se alguém se dispuser a me oferecer 50 mil dólares, farei um vôo de Paris a Londres, na minha nova aeronave."* (NYT-14/10/1902)

Em 16 de outubro, jantando em Paris com o ex-prefeito de San Francisco, Sr. Phelan, Santos Dumont se ofereceu para voar de Paris a San Francisco se houver um prêmio de 200 mil dólares. Para enfatizar sua "seriedade" disse que o preço somente seria pago na chegada, se ele realizasse a proeza, que seria toda ela bancada às próprias custas.

Diante de tanta bufonaria o NYT respondeu em seu editorial:

> *"Se o ex prefeito Phelan, de San Francisco, ficou muito impressionado com a proposta do Sr. Santos Dumont para viajar em uma aeronave de Paris até a Golden Gate, desde que seja pago a ele, na chegada, o "insignificante" honorário de 200 mil dólares, por que o ex prefeito não volta para casa correndo e levanta esses fundos, começando, naturalmente, com uma generosa contribuição de seu próprio bolso?*
>
> *Realmente não será necessário juntar o dinheiro e depositá-lo em um banco. Apenas a simples promessa de pagar será suficiente para os objetivos daqueles que estão no negócio agora, ou que se juntarão a ele no futuro, têm em mente.*
>
> *O Sr. Santos Dumont adora propaganda e San Francisco precisa dela, ou acha que precisa, e ambos podem discutir essa aventura transcontinental em perfeita segurança, com a absoluta certeza que quanto mais o façam e quanto mais seriedade que demonstrem nesse debate, mais terão mexido com as emoções de um povo simples e crédulo e mais publicidade inteiramente grátis vão conseguir.*
>
> *O jovem aeronauta nada vai gastar com a preparação da viagem, nem vai passar por*

perigos durante ela, que não sejam os que já sofreu em suas experiências com aeronaves, e apesar de que possa vir a morrer, isso será em sua bem amada França, e não uma morte úmida no Atlântico ou seca entre Nova York e a costa do Pacífico.

Isso porque a nave de Santos Dumont tem uma ínfima chance de alcançar a costa da França – pois o vento é inconstante e traiçoeiro – e ele tem a certeza de que seu maquinário vai apresentar defeito antes, dando-lhe chance de aterrissar, vivo ou morto, ficando entre seus amigos.

É um ótimo esquema, o mais recente do empresário brasileiro, e uma grande bondade do ex-prefeito Phelan em ajudá-lo nesse sentido.

Enquanto isso o estudo da navegação aérea continua, em toda parte, entre os homens que conhecem as exigências do problema e, vagarosamente, estão se aproximando de sua solução." (NYT-19/10/1902)

E mais:

Santos-Dumont alcançou notoriedade mundial pelos feitos que realizou com suas máquinas voadoras parcialmente dirigíveis e pela inegável frieza e coragem com que enfrentou o perigo.

Mas se ele espera que o público o considere um inventor sério, com a intenção de resolver um dos problemas materiais mais difíceis, ele fará bem em parar de fazer pedidos de doações em dinheiro como compensação por exibições espetaculares.

Enquanto isso, nenhuma pessoa inteligente acreditará que, no estágio atual da aeronáutica, seja possível que qualquer aeronave atravesse o Oceano Atlântico e o continente americano em obediência à vontade de seu navegador.

---------- * * * ----------

Capitulo 23

A França se Rende

A força da fama de Santos Dumont atingiu em cheio o Aéro Club de France e obrigou a ala que detestava o "esportista" a engolir sapos. O Club não podia deixar esse rei da mídia ficar de fora e precisava lucrar com sua imagem.

Assim, em 4 dezembro 1902 ocorreu uma assembleia festiva do Aéro Club de France, onde Santos Dumont recebeu a medalha de ouro e voltou a ser admitido ao Club. Veja:

> *Quando o banquete terminou, o Marquês de Dion pediu que os convidados passassem na sala da biblioteca, e ali colocou à direita o Sr. Santos-Dumont e a sua esquerda o Sr. Henry Deutsch de la Meurthe. Então, com uma voz calorosa e emocional, expressou-se nestes termos:*
>
> > *Senhores,*
> >
> > *É a primeira vez que tenho a honra e, ao mesmo tempo, o prazer de distribuir as medalhas que o Aero-Club destinou para aqueles que procederam com tanta coragem para conquistar o ar e que até*

agora conseguiram fazer grande progresso para esta nova ciência.

Nossos premiados, os primeiros a serem premiados pelo Aéro-Club, são: Conde Henry de La Vaulx, Albert Santos-Dumont, Henry Deutsch Meurthe e Robert Lebaudy.

Esses senhores, cada um seguindo um caminho diferente, obtiveram todos grandes sucessos. Eles conquistaram muito mais do que esta medalha modesta que nós os ofereceremos; eles conquistaram títulos para nossa eterna gratidão, por elevarem tão alto o nome do Aero-Club, um nome que viajou pelo mundo e que aclamou nosso país em todos os países. [Aplausos.]

Primeiro, terei o grande prazer de oferecer a Medalha Aero-Club ao Sr. Conde Henry de La Vaulx por sua excelente jornada, a primeira que uniu a França e a Rússia por via aérea. [Bravo e aplausos]

Sr. La Vaulx, permita-me, dando-lhe esta medalha, apertar-lhe as mãos com todo o meu coração. Você levou o nome francês para a Rússia, sem tocar o chão ou o mar. [Aplausos]

Damos nossa segunda medalha ao Sr. Santos-Dumont que temos a alegria de vê-lo novamente entre nós.

Nuvens negras nos separaram por um momento, mas o tempo melhorou. Não há mais nuvens. Temos o prazer de ver o Sr. Santos Dumont hoje, para apertar sua mão e lhe entregar esta prova de admiração que temos por sua coragem, sua energia e sua perseverança. [Bravos e aplausos]

Agora, senhores, espero que nada mais nos separe do Sr. Santos-Dumont.

Em outro aspecto, ainda temos duas medalhas para conceder. Nós devemos bem aos vencedores toda a nossa gratidão, pois esses senhores demonstraram de dedicação incomparável. Eles incentivaram essa ciência de conquista pelo grande apoio que nos deram. Falo sobre Sr. Deutsch que, por seu prêmio magnífico, deu o primeiro grande passo para a locomoção aérea. [Bravo e aplausos]

Sr. Deutsch, veja nesta medalha o gênio francês, que comanda ciência para atravessar o ar e guiar um aeróstato onde bem entender. Bem! Esse gênio é você! [Bravos prolongados]
(...)

Discurso do Sr. Santos Dumont:

> Sr. Presidente,
> Meus queridos colegas,
>
> Eu tenho apenas três palavras para lhes dizer: "Obrigado, esquecer e trabalho. "
>
> Obrigado pelo elogio que me tocou profundamente, por esta medalha que será para mim uma lembrança querida.
>
> Gostaria que a partir desta noite, os dias tristes, que pareceram como um infeliz barulho de tempestade, sejam esquecidos para sempre. Na verdade, esses dias já estão longe; a atmosfera hoje parece tranquila, e eu tenho a esperança de uma temporada sempre boa.
>
> Permita-me agora, meus queridos amigos, desejar ao Aero-Club uma prosperidade sempre crescente e o progresso de uma idéia da qual todos nós somos escravos voluntários, felizes e apaixonados: a ideia aérea (aplausos)

(...)

No último momento, M. Etienne Giraud fez uma proposta que suscitou aclamação unânime.

"Proponho", disse M. Giraud, "em essência, decidir imediatamente que nosso amigo Santos-Dumont volte ao Aero-Club. "

Achamos inútil descrever o entusiasmo provocado por essas palavras, enquanto os Srs. Dion e La Vaulx carinhosamente

apertaram as mãos do vencedor do Prêmio Deutsch.[11]

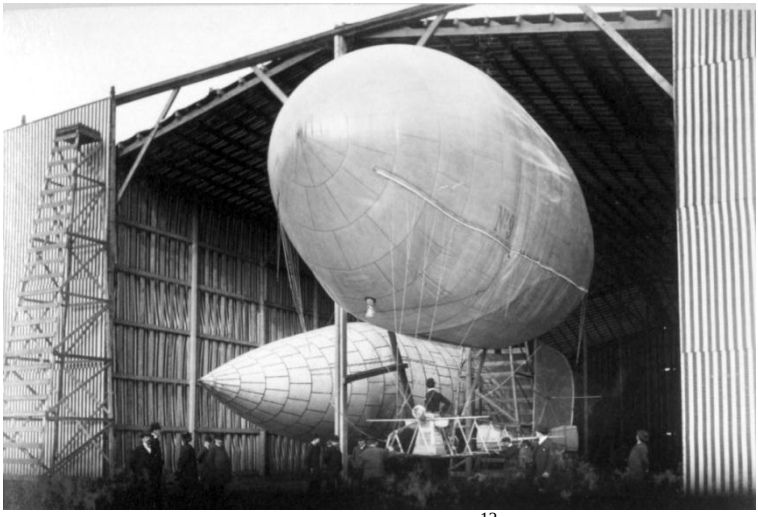
Em 13 de dezembro foi noticiado que um americano, o Sr. Gardner, sócio de Serpollet, estava se associando com Santos Dumont para financiar suas experiências.

Na mesma ocasião o bazofista disse aos repórteres que dentro de dois anos todas as pessoas estarão se locomovendo em seus balões, descendo às centenas para ver o Grand Prix em Longchamps. Aproveitou para dizer que vai concorrer em St. Louis.

---------- * * * ----------

[11] *L'Aérophile* - dez 1902

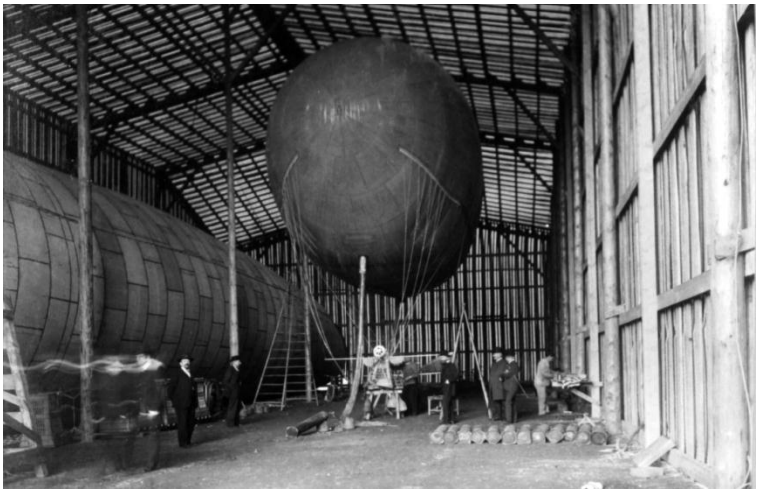
Capítulo 24
Investindo em Balões



Nº 9 e o nº 7 no solo[12]

Em janeiro de 1903 começou a construir o nº 10.[13] Em 7 de maio de 1903 começou a testar o nº 9 com um motor Clement de 3 hp. Diz que este será apenas para "passeios"

[12] Fotos da coleção Jules Beau – 1903
[13] *L'Aérophile* - jan 1903



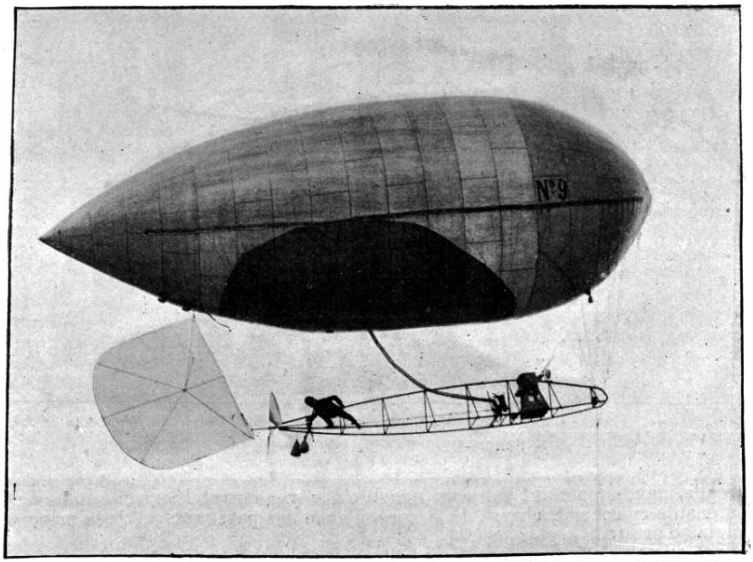
Outra foto dos mesmos

Em 15 de junho de 1903, o NYT fala de mais uma exibição do showman. Durante o Grand Prix de Longchamps (corrida de cavalos), no meio da corrida, de repente aparece Dumont, voando em seu balão.

Fazendo piruetas, provocou frenesi na plateia. Fez evoluções e depois desceu na raia, sendo ovacionado. Depois subiu e sumiu. O detalhe é que, durante seu exibicionismo apareceram também dois outros balões no local.

Em 24 de junho fez exibições com o nº 9 em Paris por mais de meia hora. O público foi a loucura.

Em 28 de junho ocorreu um concurso de balões, o decimo segundo, no parque do Aero Club em St Cloud.



Cliché de *La France Automobile*

Une manœuvre de Santos à bord du *nº IX*

Manobra no nº 9

Entre os convidados, estavam Srs. Comandante Renard, Srta. Renard, Conde de La Valette e Madame de La Valette, Madame Surcouf, Duque e Duquesa de Uzès, Paul Tissandier, F. Peyrey, Tatin, Sr. e Sra. Degoul, Sr. e Sra. Ancelle, Boutin, Sr. e Sra. Sauniere, Bacon, Pillet, Bordé, Binet, Sra. e Srta. Mallet, Dubois, Georges Blanchet, Masfrand, Nicolleau, Peccatte, d'Andiran, Sra. Laroze, Gaston Besançon, de Riche, Piétri, Sra. Mélandri, Srs. Gaillard pai e filho, etc.

Mais de seis balões já tinham partido, quando o penúltimo estava para subir todos ouvem um ruído: sim, acima das árvores do parque surge ele, o showman com seu nº 9. Dá uma volta no parque e pousa. A multidão vai a loucura. Todos invadem a pista e vão cumprimentar o herói. O conde de La

Valette leva até ele uma taça de champanhe. Depois discursa felicitando-o calorosamente "*por suas magníficas experiências de dirigibilidade aérea que lhe renderam uma celebridade e admiração universais.*" Seus amigos do aero club são seus fiadores. Os aplausos e aclamações são exemplos vivos de como seus colegas do aero club estão felizes por ele ter feito aquela agradável surpresa Vários discursos ocorrem. O aplausos não param.

O sujeitinho, estourando de orgulho, diz que está realmente tocado e feliz por participar dessa bela festa. Depois deixa que algumas crianças subam em seu aparelho.

Enfim sobe na nacela, liga a máquina que desaparece rápido por cima das árvores sob uma ovação ensurdecedora[14]

Em 19 de outubro, continuando sua sede por exibicionismo e já sendo financiado pelos americanos, faz vôos em Paris, desta vez levando o cônsul americano em Portugal, Charles Page Bryan. Desceu e apanhou mais duas americanas, Srtas. Mackey e Taylor.

---------- * * * ----------

[14] *L'Aérophile* – julho de 1903 – pag 154

Capítulo 25

Viagens, Lorotas e Vigarices: America

Em 10 de janeiro de 1904 o "herói" Santos Dumont chega a Nova York para assistir um grande prêmio automobilístico. Como está sendo bancado por americanos, quando foi perguntado sobre seu novo balão, elogia:

> "***Todas as verdadeiras novidades estão na América. Eu tenho acompanhado com interesse as experiências feitas no Sul e torço pelo seu sucesso. Eu tenho uma máquina pronta para a Feira de St. Louis, onde espero demonstrar a viabilidade de navegar pelo ar.***" (NYT-11/01/1904)

Veja que esta declaração mostra claramente que o farsante já tinha conhecimento do vôo dos Wright, no sul.

O NYT em editorial, não deixa escapar uma chance de desmascarar o farsante:

> *"Se o Sr. Santos Dumont, de volta a este país, veio na qualidade de showman, para divertir as multidões na Feira de St. Louis, ele pode ganhar uma agradável boa parte daquele tipo*

> *de sucesso que os showmen desejam e apreciam.*
>
> *O maior interesse dos visitantes da Feira nas experiências com máquinas voadoras está centrado na possibilidade de que a maioria das máquinas testadas venha a se despedaçar e os condutores sofram uma queda.*
>
> *Mesmo entre os que lamentam um acidente, a grande maioria provavelmente declararia que, se isso acontecer, gostariam de presenciar."*
> (NYT-12/01/1904)

No dia 20 de janeiro participa de um jantar em honra do Prof. Langley, no Waldorf Astoria. Uma multidão de militares e cientistas presentes.

No dia 23, participa de outro banquete no mesmo Waldorf Astoria. Patrocinado pelo *Automobile Club of América*, estão presentes 300 convidados da mais alta sociedade americana.

Em 31 de janeiro vai até a Flórida. O NYT começa a tratá-lo melhor, como resultado de pressões dos seus patrões americanos. Mas, diz que seu principal interesse em estar no país é conseguir mais financiamento para suas apresentações aqui.

Cita que ele se reuniu várias vezes com W. Gould Brokaw e várias outras personalidades influentes. Diz ainda que prometeu fazer vôos aqui (na Flórida).

Em 27 de fevereiro de 1904 lança o livro "*My Airships*" (no Brasil: "*Os Meus Balões*", em francês "*Dans l'Air*"). A resenha do NYT diz que ele trata as máquinas como se fossem humanos, dando-lhes qualidades como lealdade, amizade, etc. E diz como seus vôos se efetuaram: como almoçou em um deles, como foi surpreendido por uma tempestade, etc. Ainda conta detalhes de sua vida.

Logicamente que o livro não foi escrito por ele, mas por seu "secretário e *confidente*" Aimé, aquele que "*sabia tudo sobre ele*". É nesse livro que os "biógrafos" se baseiam para contar a sua história, principalmente fatos da infância. Na maior parte, ficção e propaganda de um mau caráter, mal intencionado, cujo dinheiro lhe permitiu enganar o mundo de tolos por 10 anos.

Então, é hora de chamar aqui o protesto de um Tenente Coronel francês, que nos dá um quadro do sentimento das pessoas sérias com relação ao showman:

> *Tendo tido a honra de tratar, em várias ocasiões, questões aeronáuticas em "Le Genie Civil", acredito que é meu dever alertar seus leitores contra vários erros contidos no livro recém-publicado pelo Sr. Santos-Dumont. Parece-me, de fato, impossível não protestar contra certas afirmações segundo o qual o aeronauta brasileiro se atribui uma parte realmente exagerada nas descobertas que, há vinte anos, pontuam o progresso da navegação aérea.*

Vingt-deuxième année. — Tome XL. — N° 18. N° 1029. Samedi 1er Mars 1902.

LE GÉNIE CIVIL

REVUE GÉNÉRALE HEBDOMADAIRE DES INDUSTRIES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

Prix de l'abonnement par an. — Paris : 36 francs; — Départements : 38 francs; — Étranger et Colonies : 45 francs. — Le numéro : 1 franc.

Administration et Rédaction : 6, rue de la Chaussée-d'Antin, Paris.

Le Génie Civil

O editor escreveu para este livro intitulado "Dans l'Air" algumas linhas de apresentação na qual diz:

> *"Este livro, um documento único para a história da navegação aérea, não apenas cativará os aeronautas profissionais; ele é atraente como o mais belo romance de aventuras, pois ele é um romance de vida".*

Esta última frase caracteriza bastante bem o ensaio de autobiografia em questão: é uma novela.

Portanto, não podemos ficar surpresos se o autor copiou relatos da história, como os romancistas costumam fazer.

São necessárias apenas algumas linhas de caneta para resumir o seu problema: O que ele fez para resolver o problema? Nada.

(Pelo livro) Nunca houve balões com motores antes do Sr. Santos Dumont. Ele teve que inventar todas as suas peças e todos os dispositivos sucessivos que caracterizam seus

> *vários estágios e lhe permitiram realizar os experimentos, muito bonitos na realidade, que conhecemos; os balões nasceram já montados de seu cérebro ao passo que os seus predecessores não tiveram a mesma ideia.*
>
> *Sem dúvida Santos Dumont ficaria muito surpreso, ao ouvir dizer que, desde o início, pelo contrário, ele poderia ter feito sem titubear uma máquina mais aperfeiçoada que a sua nº 6, porque as melhorias das quais ele gradualmente se apropriou eram conhecidas e na maior parte já testadas*[15]

O livro é cretino, mentiroso, e o Coronel é bondoso ao chamá-lo de "*ingênuo*". São mentiras que brotam incessantemente a cada linha, com argumentos grosseiramente pueris – como a carta de "Pedro" – que ofendem a inteligência do leitor:

> ***Pode-se apenas sorrir para esse caso de auto-admiração ingênua****; mas não é inútil restaurar alguns fatos, porque seria lamentável ver a história escrita apenas com os documentos como esse que estão disponíveis hoje.*
>
> *As pequenas correções necessárias não prejudicam o mérito das experiências do Sr. Santos-Dumont. Sua participação na história do transporte aéreo é realmente muito bonita: chamou a atenção para a conquista do ar por seu extraordinário brio e sua atividade*

[15] *Le Génie Civil* - 11/06/1904 – pag 101

> *incansável; sua frieza e sua imprudência diante do perigo o* ***fazem um herói popular com razão. Mas essas qualidades reconhecidas e pelas quais ele foi prodigamente elogiado, não são suficientes para fazer um grande inventor.***[16]

A seguir o missivista continua mostrando que Dumont[17] quer ocultar o mérito de Renard e Krebs, dizendo que houve apenas *ensaios* de balões com motores e foram abandonado em 1885. Diz ainda que os êxitos obtidos pelo "*La France*" foram deliberadamente omitidos por Dumont, que não toca no nome deles, chamando-os de "dois construtores":

> ***Os resultados de 1885 não foram superados nem mesmo alcançados pelo Sr. Santos-Dumont,*** *que decide ignorá-los de forma deliberada e acintosa; além disso, o Sr. Santos-Dumont foi amplamente superado desde então pelo Sr. Lebaudy.*
>
> *Não acreditamos que as* ***ascensões preparadas e cheias de acidentes do Sr. Santos-Dumont*** *possam ser comparadas às viagens muito bonitas, realizadas com uma segurança tão perfeita há 18 anos.* [18]

---

[16] idem

[17] Lembrem-se que foi Aimé quem escreveu tal livro e o Marquês de Dion já havia alertado sobre suas intenções, como vimos anteriormente

[18] *Le Génie Civil* - 11/06/1904 – pag 101

E continua:

> *Vamos dar a cada um o devido mérito: ao Sr. Santos Dumont a frieza, a agilidade que o faz sair ileso de todos os perigos, e que sem dúvida demonstra* ***inquestionável amor à fama****; aos Srs. Renard e Krebs a ciência racional que somente aceita soluções amadurecidas sabiamente e não se sacrifica pela reivindicação vã. Será bom dizer que não é tal livro que vai lhes tirar a honra de ser, e para sempre, os verdadeiros criadores do balão com motor.*[19]

O Coronel se admira com a desfaçatez do autor contando invenções feitas por outros como se fossem suas:

> *Continuando nossa leitura, encontramos na página 149 a história da maravilhosa invenção da nacela alongada ou da viga armada e, na página seguinte, a das suspensões feitas por cordas de aço.*
>
> > *"Uma ideia que levou a outra, imaginei algo novo na aeronáutica. Eu me perguntava por que não usaria as cordas do piano para todas as suspensões da minha aeronave, em vez dos cabos usados até agora para os aeróstatos.(...)*

[19] idem

No entanto, a viga armada do balão La France existia dezoito anos antes de Santos-Dumont. Quanto às cordas para piano, o Sr. Santos-Dumont começou a usá-las em seus balões nºs 5 e 6, ou seja, em 1901. Por coincidência curiosa, a Revue Generale des Sciences publicada em setembro de 1900, tem um artigo de Sr. Tatin, do qual citamos a seguinte passagem:

> *Contudo, é fácil superar, pelo menos em grande parte, essas resistências excessivas e, já em 1883, em um memorial técnico entregue na época à Academia de Ciências, propusemos a redução da resistência devido ao excesso de muitas linhas de suspensão,* ***substituindo-as por alguns fios de aço, chamados cordas de piano****; finalmente, todo o resto, motor, vários equipamentos e pessoal, tiveram que ser colocados em uma nacela muito alongada, inteiramente de ferro*

Referindo-nos ao memorial técnico do Sr. V. Tatin, apresentado na Academia e da qual temos uma cópia em nossas mãos, vemos que esta questão de nacelas alongadas e cordas de piano foi muito claramente desenvolvida e apoiada por razões. Este memorial técnico foi endossado pela Academia. Portanto, não somente devemos atribuir ao Sr. V. Tatin o mérito da ideia, mas podemos até acrescentar que o Sr. Santos-Dumont não poderia ter

> *ignorado isso, pois o Sr. Tatin havia feito sobre esse assunto, em 1900, em uma reunião do Aero-Club, uma conferência na qual o Sr. Santos-Dumont estava presente, e esta conferência foi aperfeiçoada por seu autor em um estudo publicado na edição de março de 1901, do l'Aérophile.*[20]

Em seguida o coronel toca no assunto em que Santos Dumont, no livro, acusou o Sr. Henry Deutsch de construir um aparelho – o *Ville de Paris* – "*inspirado no meu n ° 6*". O Sr. Deutsch se defendeu dizendo que o responsável pelo projeto e construção do aparelho foi precisamente o Sr. Tatin, "*o mesmo que construiu o nº6 de Dumont*". Continuou: "*E entre Tatin e Dumont não é difícil imaginar qual dos dois, precisava das luzes do outro*".

> *Todo mundo sabe - e tivemos a oportunidade de ver as cartas do Sr. Santos-Dumont atestando isso - que o aeronauta, enquanto encomendava melhorias para seus balões, usava frequentemente os conselhos do Sr. Tatin, a quem devia, em particular, estudos e projetos das hélices dos seus aparelhos. Santos-Dumont simplesmente inverte os papéis*[21]

O Coronel termina dizendo que, mentindo, Dumont despreza tudo o que foi feito antes dele para se auto promover e criar um mito. E, inconsciente do poder da mídia em convencer a multidão, o Coronel não lhe

[20] Idem
[21] Idem

dá a devida importância, insinuando que a única atitude a tomar pelos engenheiros plagiados é sorrir.

Realmente, como já dissemos, o governo, a universidade e os inventores de verdade não levavam Dumont a sério, pois conheciam profundamente sua vida pouco recomendável.

No final, o Coronel acertadamente diz que o livro foi escrito "*para as pessoas do mundo*" ou seja, para a multidão que estava apenas interessada em ver o show que Dumont apresentava a elas, com emoção e adrenalina.

> *Era o que era necessário dizer,* ***para não permitir que uma lenda fosse criada – utilizando-se o menosprezo.*** *O culto ao "eu" é obviamente desculpável em homens de ação; não era necessário, no entanto, levá-lo ao ponto de imaginar que não havia nada antes dele e que provavelmente não haverá nada depois dele.*
>
> *Quanto aos pequenos erros que esse estado de espírito provocou, os engenheiros franceses,* ***cujas suas ideias e invenções o autor as atribui a si mesmo com uma tranquilidade tão perfeita****, não farão nada além de sorrir.*
>
> *Vamos nos apressar em acrescentar que o livro é muito divertido, se não muito instrutivo. Escrito para as pessoas do mundo, carece de*

> *bibliografia e dados documentais (...)*Tenente Coronel G Espitallier[22]

Não é preciso comentar mais nada, a não ser constatar que a farsa de Dumont definitivamente não colava entre vários setores da sociedade francesa.

Enquanto isso, as fofocas correm e uma delas dizia que o delicado tinha vindo aos Estados Unidos para concretizar um compromisso com a Srta. Lurline Spreckels, filha de Claus Spreckels, um magnata, o rei do açúcar americano.

No dia 05 de março, o baixinho negou tudo, dizendo que veio participar das competições na Feira de St. Louis. A família da moça, que possui uma imensa fortuna, ficou revoltada com tal despautério e tratou de arranjar uma viagem pelo mundo afora para a moça e sua mãe. (NYT-23/03/1904)

Em 12 de março, outro banquete no *Club's Dinner*. A nata do esporte americano estava ali representada. Aconteceram vários discursos e Santos Dumont foi convidado a falar, ao que recusou, alegando não falar bem o inglês.

---------- * * * ----------

[22] *Le Génie Civil* – 11/06/1904 – pg 101

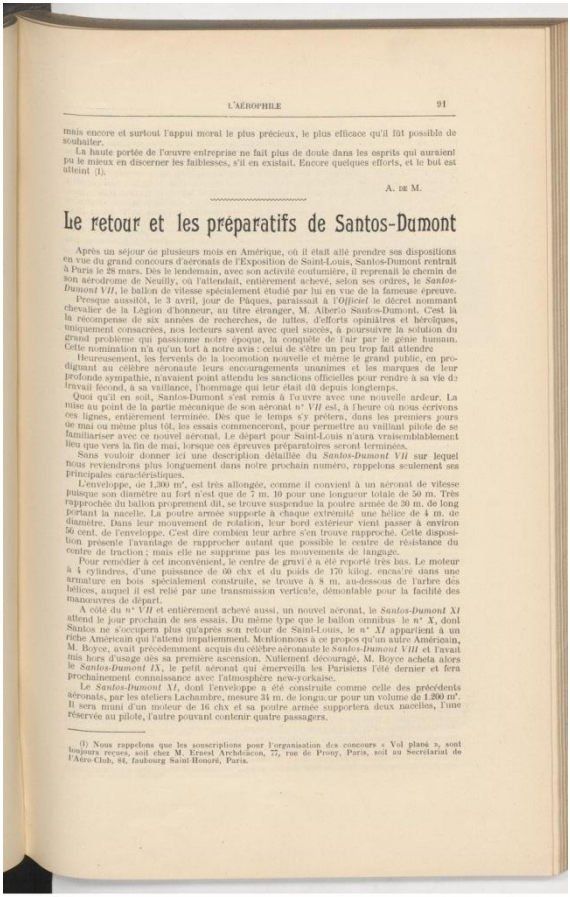
Capítulo 26

Viagens, Lorotas e Vigarices

Ponte Paris-America-Paris

Porém, novamente em 22 de março, o boçal volta para Paris, **novamente fugindo escondido**. Diz o NYT que seu nome não constava da lista de passageiros, ninguém sabia de sua intenção de partir e somente na hora da partida, ele deu uma entrevista, dizendo que não sabe quando vai voltar a new York e que provavelmente a América não verá sua máquina. Não deu os motivos para sua partida assim de modo apressado.

Em 28 de março chega à Paris. Em abril começa os testes com o nº 7, que ele diz que é um balão de velocidade apelidado de "*racer*" e vai ser usado para competir na Feira Americana.



L'AÉROPHILE 91

mais encore et surtout l'appui moral le plus précieux, le plus efficace qu'il fût possible de souhaiter.

La haute portée de l'œuvre entreprise ne fait plus de doute dans les esprits qui auraient pu le mieux en discerner les faiblesses, s'il en existait. Encore quelques efforts, et le but est atteint (1).

A. DE M.

Le retour et les préparatifs de Santos-Dumont

Après un séjour de plusieurs mois en Amérique, où il était allé prendre ses dispositions en vue du grand concours d'aéronats de l'Exposition de Saint-Louis, Santos-Dumont rentrait à Paris le 28 mars. Dès le lendemain, avec son activité coutumière, il reprenait le chemin de son aérodrome de Neuilly, où l'attendait, entièrement achevé, selon ses ordres, le *Santos-Dumont VII*, le ballon de vitesse spécialement étudié par lui en vue de la fameuse épreuve.

Presque aussitôt, le 3 avril, jour de Pâques, paraissait à l'*Officiel* le décret nommant chevalier de la Légion d'honneur, au titre étranger, M. Alberto Santos-Dumont. C'est là la récompense de six années de recherches, de luttes, d'efforts opiniâtres et héroïques, uniquement consacrées, nos lecteurs savent avec quel succès, à poursuivre la solution du grand problème qui passionne notre époque, la conquête de l'air par le génie humain. Cette nomination n'a qu'un tort à notre avis : celui de s'être un peu trop fait attendre

Heureusement, les fervents de la locomotion nouvelle et même le grand public, en prodiguant au célèbre aéronaute leurs encouragements unanimes et les marques de leur profonde sympathie, n'avaient point attendu les sanctions officielles pour rendre à sa vie de travail fécond, à sa vaillance, l'hommage qui leur était dû depuis longtemps.

Quoi qu'il en soit, Santos-Dumont s'est remis à l'œuvre avec une nouvelle ardeur. La mise au point de la partie mécanique de son aéronat n° *VII* est, à l'heure où nous écrivons ces lignes, entièrement terminée. Dès que le temps s'y prêtera, dans les premiers jours de mai ou même plus tôt, les essais commenceront, pour permettre au vaillant pilote de se familiariser avec ce nouvel aéronat. Le départ pour Saint-Louis n'aura vraisemblablement lieu que vers la fin de mai, lorsque ces épreuves préparatoires seront terminées.

Sans vouloir donner ici une description détaillée du *Santos-Dumont VII* sur lequel nous reviendrons plus longuement dans notre prochain numéro, rappelons seulement ses principales caractéristiques.

L'enveloppe, de 1,300 m³, est très allongée, comme il convient à un aéronat de vitesse puisque son diamètre au fort n'est que de 7 m. 10 pour une longueur totale de 50 m. Très rapprochée du ballon proprement dit, se trouve suspendue la poutre armée de 30 m. de long portant la nacelle. La poutre armée supporte à chaque extrémité une hélice de 4 m. de diamètre. Dans leur mouvement de rotation, leur bord extérieur vient passer à environ 50 cent. de l'enveloppe. C'est dire combien leur arbre s'en trouve rapproché. Cette disposition présente l'avantage de rapprocher autant que possible le centre de résistance du centre de traction ; mais elle ne supprime pas les mouvements de tangage.

Pour remédier à cet inconvénient, le centre de gravité a été reporté très bas. Le moteur à 4 cylindres, d'une puissance de 60 chx et du poids de 170 kilog. encastré dans une armature en bois spécialement construite, se trouve à 8 m. au-dessous de l'arbre des hélices, auquel il est relié par une transmission verticale, démontable pour la facilité des manœuvres de départ.

A côté du n° *VII* et entièrement achevé aussi, un nouvel aéronat, le *Santos-Dumont XI* attend le jour prochain de ses essais. Du même type que le ballon omnibus le n° X, dont Santos ne s'occupera plus qu'après son retour de Saint-Louis, le n° *XI* appartient à un riche Américain qui l'attend impatiemment. Mentionnons à ce propos qu'un autre Américain, M. Boyce, avait précédemment acquis du célèbre aéronaute le *Santos-Dumont VIII* et l'avait mis hors d'usage dès sa première ascension. Nullement découragé, M. Boyce acheta alors le *Santos-Dumont IX*, le petit aéronat qui émerveilla les Parisiens l'été dernier et fera prochainement connaissance avec l'atmosphère new-yorkaise.

Le *Santos-Dumont XI*, dont l'enveloppe a été construite comme celle des précédents aéronats, par les ateliers Lachambre, mesure 34 m. de longueur pour un volume de 1.200 m³. Il sera muni d'un moteur de 16 chx et sa poutre armée supportera deux nacelles, l'une réservée au pilote, l'autre pouvant contenir quatre passagers.

(1) Nous rappelons que les souscriptions pour l'organisation des concours « Vol plané », sont toujours reçues, soit chez M. Ernest Archdeacon, 77, rue de Prony, Paris, soit au Secrétariat de l'Aéro-Club, 84, faubourg Saint-Honoré, Paris.

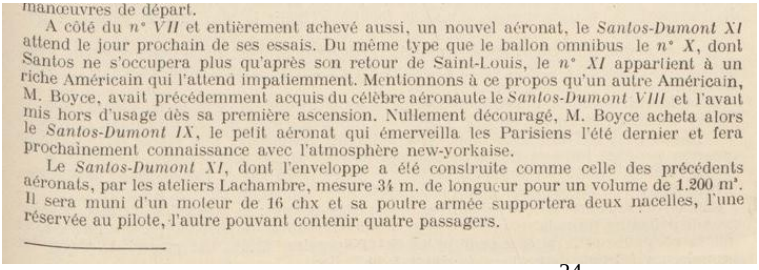
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

L'Aérophile – abril 1904-pg 91

Em princípios de junho começam os testes do nº 11, o qual foi encomendado por um "rico americano". Ele terá duas nacelas, uma para o piloto e outra para 4 passageiros.

O nº 8 foi adquirido por um americano, Sr. Boyce, que também comprou o nº 9. [23]

[23] *L'Aérophile* – abril 1904-pg 91



manœuvres de départ.

A côté du *n° VII* et entièrement achevé aussi, un nouvel aéronat, le *Santos-Dumont XI* attend le jour prochain de ses essais. Du même type que le ballon omnibus le *n° X*, dont Santos ne s'occupera plus qu'après son retour de Saint-Louis, le *n° XI* appartient à un riche Américain qui l'attend impatiemment. Mentionnons à ce propos qu'un autre Américain, M. Boyce, avait précédemment acquis du célèbre aéronaute le *Santos-Dumont VIII* et l'avait mis hors d'usage dès sa première ascension. Nullement découragé, M. Boyce acheta alors le *Santos-Dumont IX*, le petit aéronat qui émerveilla les Parisiens l'été dernier et fera prochainement connaissance avec l'atmosphère new-yorkaise.

Le *Santos-Dumont XI*, dont l'enveloppe a été construite comme celle des précédents aéronats, par les ateliers Lachambre, mesure 34 m. de longueur pour un volume de 1.200 m³. Il sera muni d'un moteur de 16 chx et sa poutre armée supportera deux nacelles, l'une réservée au pilote, l'autre pouvant contenir quatre passagers.

Informações sobre o 7, 8, 9, 10 e 11[24]

Note bem: enquanto o "inventor" passeava pelos Estados Unidos, na França estavam construindo pelo menos 3 aparelhos para ele.

Em 11 de junho, porém, surpreendentemente, Dumont volta aos Estados Unidos. De novo a mesma ladainha dizendo que vai ganhar a competição de St Louis, etc, etc. E negou veementemente a fofoca do namoro. Levou junto o nº7 e 3 engenheiros: Jerôme, Chapin e André.

Em 27 de junho, porém, adivinhe o que aconteceu? Outra vez o balão foi rasgado por um "vândalo". Como acontecera em junho de 1902, em Londres, novamente a farsa se repete. Só que desta vez a polícia americana não deixou por menos e alegou que os cortes foram feitos por um funcionário de Dumont.

O balão foi cortado dentro de sua caixa de madeira, com que viera no navio. Eis o depoimento do Cel. K P Kingsbury, comandante da Guarda Jefferson que investigou o atentado:

[24] Idem

"Fui informado pelo Ten. Walsh, do Serviço Secreto, que investigou o fato detalhadamente, que o Sr. Hudson, Superintendente do setor naval da secretaria de transportes, declarou que falou várias vezes com o Sr. Dumont, durante o dia 27, alertando-o para a necessidade de se colocar uma equipe de vigias em volta do balão ***e que a caixa fosse novamente tampada,*** *pois fora aberta por Dumont para "inspecionar" o balão. 'O Sr. Dumont não me deu atenção e nem me atendeu e* ***disse que a caixa precisava ficar aberta para que o ar circulasse em volta do balão****. Repliquei que se isso fosse realmente necessário, poderíamos estender um cabo de aço sobre a caixa e cobri-la com uma lona.' Outro detalhe é que foi relatado que um assistente de Dumont circulava no local portanto uma enorme faca."*

Dumont se mostrou bastante irritado por ter sido acusado de ser o autor do atentado. Disse que teria um prejuízo de 5 mil dólares e que em dois dias o balão seria enviado para ser reparado em Paris. Quando disseram que ele podia ser consertado aqui em dois dias pelo prof. Myer, ele respondeu grosseiramente que "não acho que o prof. Myer ou ninguém mais, fora de Paris, possa fazer os reparos. Se o prof. Myer quiser, pode embarcar no navio, porém não confio nele. Deixarei a maquinaria aqui e espero voltar de Paris em seis semanas para fazer o vôo." (NYT-30/06/1904)

Anteriormente, em 04 de abril, um órgão também tinha sido danificado na exposição. O jornal NYT diz que isso não pode continuar nem ficar do jeito que ficou, como no caso de Santos Dumont, quando a culpa foi colocada em um vândalo desconhecido, sem nome, que sumiu na escuridão e a Guarda Jefferson foi acusada de negligência.

Segundo o jornal, Santos Dumont também é o suspeito de ser responsável por mais esse ato e é necessário que se tenha a coragem de acusá-lo. Termina dizendo *"A Guarda Jefferson não pode ficar sob suspeita e Santos Dumont é um bagrinho cujo ressentimento não pode ser temido."*

É válido notar a desculpa infantil inventada por Dumont para não fechar a caixa que acomodava o balão. Notar, que, durante sua vida, todas as desculpas do sujeito são infantis e simplórias.

Em 7 de julho parte para Paris, com seu balão rasgado, dizendo estar ultrajado pela acusação. Somente sabe que o balão foi atacado por um vândalo no terreno da exposição. Diz que voltará para competir na Feira de St. Louis em outubro. .

Em 15 de julho, já em Paris, diante da imensa reprovação da imprensa francesa com os americanos, Dumont diz que a polícia americana não funcionara bem durante a noite. Acrescentou ainda que "*dedicara seu tempo, seu trabalho, seu dinheiro, com o risco de sua própria vida, ao progresso da*

navegação aérea e isso lhe dava o direito de não ser suspeito desse ato".[25]

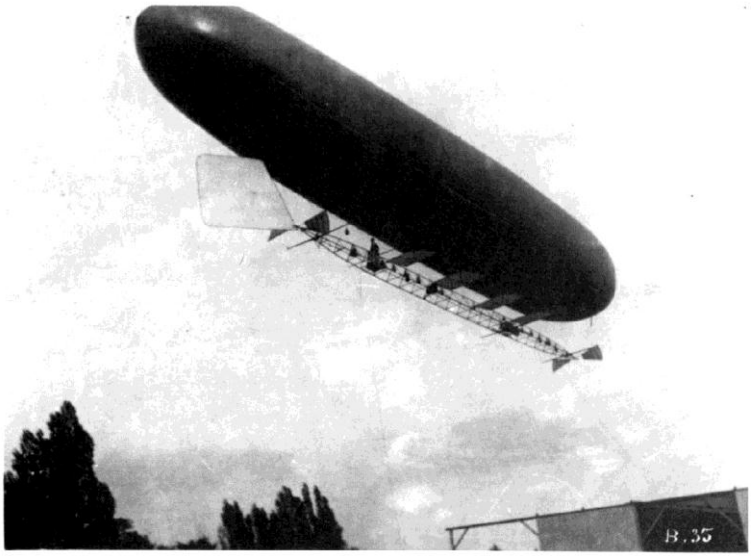
O balão foi cortado em alguns lugares e os reparos, segundo os americanos, levariam dois dias, mas o safadinho disse que tinha que voltar para fazer o conserto na França. Deixou os técnicos e a parte mecânica do nº 7 ali e voltou para a França com o balão furado. Na fábrica Lachambre, em Vaugirard, disseram que o conserto demoraria de 6 a 8 semanas (lentos esses franceses, não?)[26]. Ora, ora. Não é que o coitado do Santos Dumont vai ser obrigado a renunciar sua participação na feira de St. Louis? Que pena....

Em 4 de setembro, os organizadores da Feira, bem calhordas, divulgam que existem 90 aeronaves para competir na feira. Mentira.

Em 23 de outubro Dumont lança nova bazófia dizendo que está construindo um novo balão, que ficará vários dias no ar, levando passageiros **e duas camas**. Mentira.

Talvez esse tivesse sido o nº 12, mas de qualquer forma não se encontrou registros de que um balão com esse número tivesse sido construído. O próximo registro de balão é o nº 13.

[25] *L'Aérophile* - jun 1904- pg 142
[26] Idem



Teste do Nº 10

Em novembro o NYT continua a alertar que balões não são viáveis e não será deles que sairá uma máquina voadora prática e eficiente e que os desastres, de tão freqüentes, provam que o princípio dessas máquinas está errado e que continuar trabalhando nelas é um erro.

> *"Como os acidentes acontecem com freqüência, provam cabalmente que os inventores não conseguiram seu objetivo e fornecem indicações de que estão trilhando um caminho perdido."*

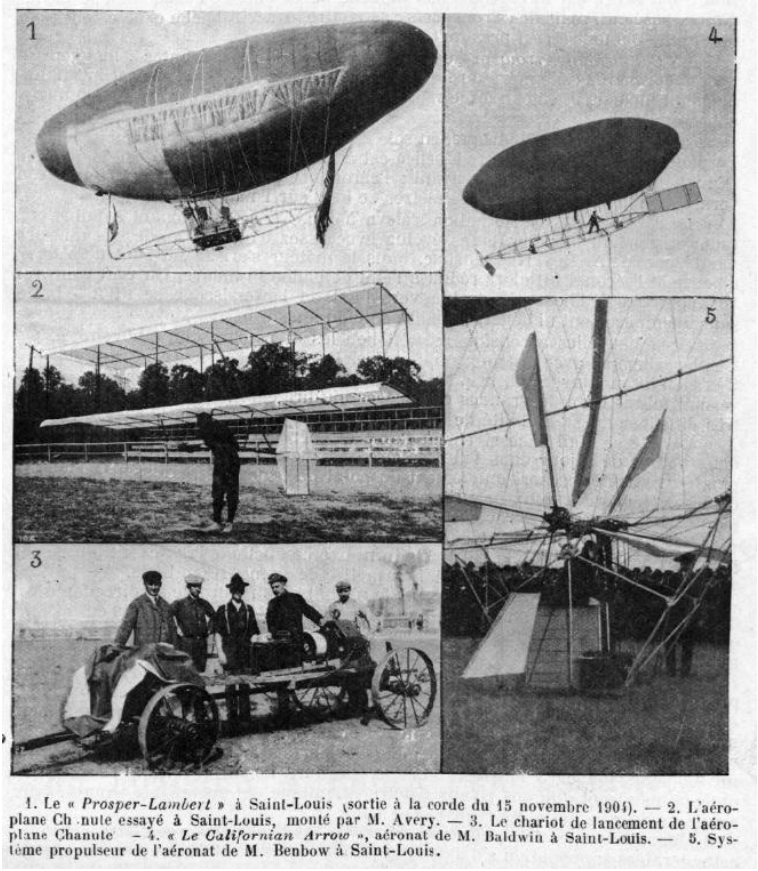
Em seguida diz que isso deve ser lavado em consideração no entusiasmo das pessoas que viram o balão de Baldwin voar, dias atrás. Diz que nada existe de notável somente porque o balão voou por alguns minutos, pois é sabido que o balão pode ser manejado

com pouca força, quando o ar está parado ou em condições de vento bem fraco. Diz ainda que, diante uma brisa leve, as margens de segurança ficam bem abaixo das que são exigidas para uso prático.

> *"Máquinas do tipo de Baldwin, assim como as de Santos Dumont e de muitos outros experimentadores negligentes são objeto principalmente de divertimento e seu eventual sucesso, sob as mais especiais e raras condições de tempo, provam apenas sua possível utilização como meio de preparação para o vôo real. Enfim, não merecem considerações sérias e mesmo para preparação de vôos são decididamente de valor duvidável. Eles talvez justifiquem os gastos e o seu perigo, apenas como atrações em grandes e pequenas feiras."*

Em 6 de novembro ocorreu a competição da Feira, **sem Santos Dumont**. Apenas 5 balões estavam lá. Somente Baldwin conseguiu algo, mas os organizadores resolveram dividir um prêmio de mil dólares (inicialmente era de 200 mil) entre os participantes, o que deixou Baldwin irritado. Porém, para a imprensa declarou estar satisfeito. A feira teve quase 20 milhões de visitantes (de junho a novembro) dos quais, 13 milhões foram pagantes.

Vale notar que Santos Dumont veio para a America para aplicar golpes nos "caipiras", mas diante dos organizadores mafiosos dessa feira, ele era apenas um amador, um "bagrinho". A barra foi tão pesada que ele teve que fugir rapidamente do país.



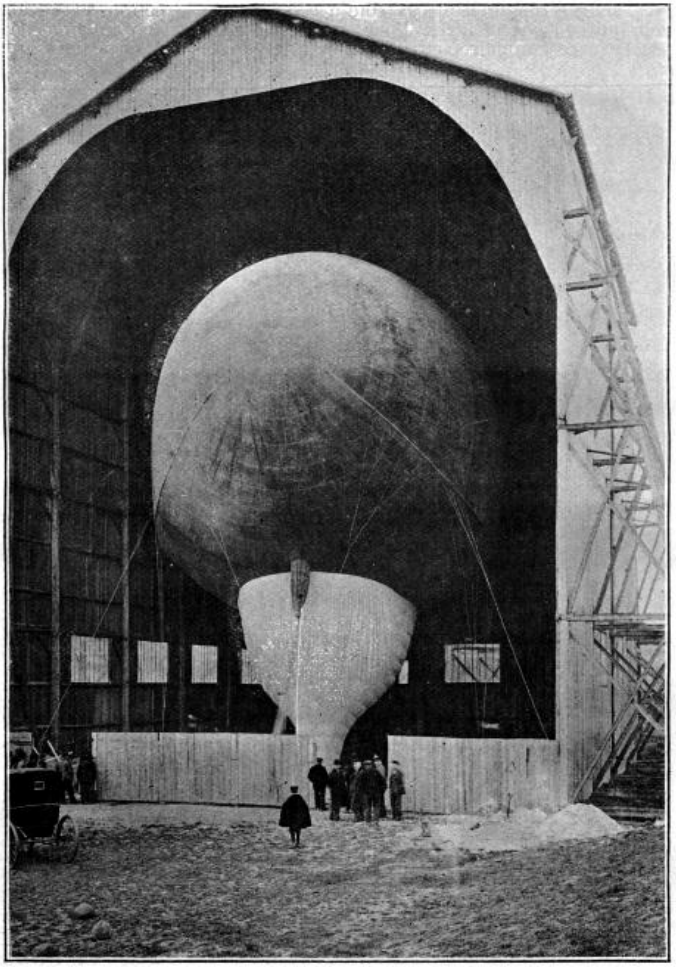
1. Le « *Prosper-Lambert* » à Saint-Louis (sortie à la corde du 15 novembre 1904). — 2. L'aéroplane Ch nute essayé à Saint-Louis, monté par M. Avery. — 3. Le chariot de lancement de l'aéroplane Chanute. — 4. « *Le Californian Arrow* », aéronat de M. Baldwin à Saint-Louis. — 5. Système propulseur de l'aéronat de M. Benbow à Saint-Louis.

O "Californian Arrow" de Baldwin (4)

Em 31 de dezembro de 1904 foi feito o primeiro e único teste com o balão nº 13. Este era chamado de "*termobalão*" uma coisa grotesca e sem utilidade que, dentro do hangar ao ser testada a sua suspensão, subitamente ocorreu uma rajada de vento no parque que o elevou sem controle, se soltando e se rasgando completamente.[27]

[27] *L'Aérophile* – janeiro 1905 – pag 20

E sua utilidade? Dumont declarou aos jornais que seria para passar uma semana inteira voando, sem aterrissar. Ufa![28]



Cliché d'*Arts et Sports*

Le *Santos-Dumont XIII* sous le hangar de l'Aéro-Club.

O nº 13 pouco antes de se rasgar

[28] *Le Journal* – 21 de outubro de 1904

Em 23 de fevereiro ficou pronto o nº 14. Foram feitos ensaios no hangar do Aero Club[29]

O sujeito não desiste dos balões. Ele sabe que os balões não vão a lugar nenhum, mas para publicidade e aparecer, o balão se presta admiravelmente bem.

Em 28 de fevereiro de 1905 num artigo na revista "*Je Sais Tout*" (Eu sei Tudo) Santos Dumont continua com sua propaganda falsa declarando que ***"esta geração ainda verá uma máquina voadora perfeita que tornará a guerra impossível***" depois termina, com as gabolices mentirosas de sempre:

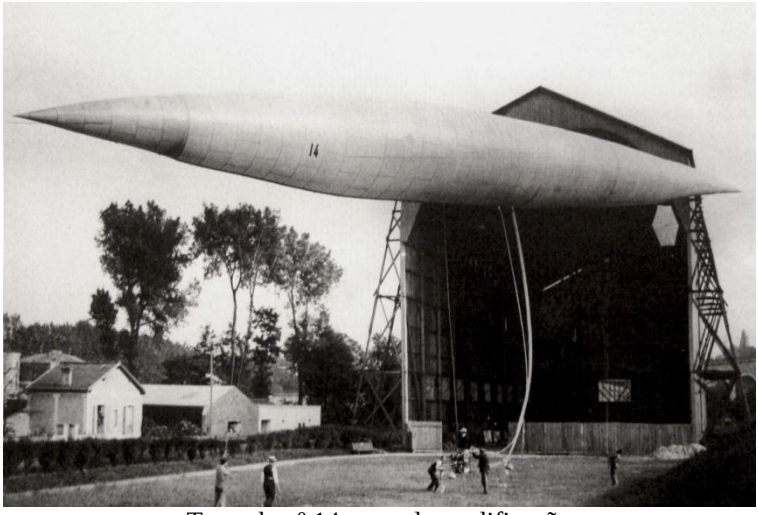
> "*O que vocês dirão se eu disser que no próximo verão tenho a certeza que serei capaz de dar um novo impulso na navegação aérea e que em breve poderei cruzar a Europa em uma semana – sem aterrissar uma só vez – num iate que será uma verdadeira 'casa voadora'?"*

Em 5 de maio, o Congresso Internacional de Esportes, em Bruxelas, homenageou o presidente Roosevelt com um diploma Olímpico. Também foram homenageados o Dr. Nansen por suas expedições polares e Santos Dumont.

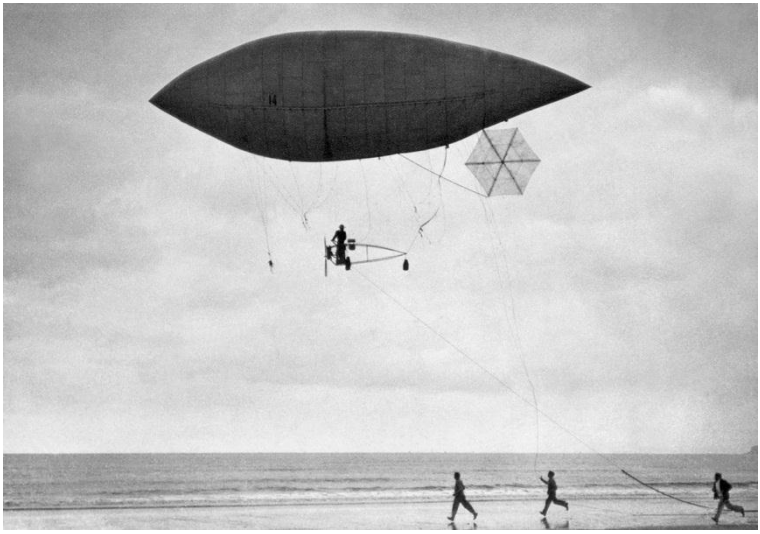
Em 15 de maio, em Trouville, Santos Dumont avisa a imprensa que em breve o 14 vai voar. Além disso continua a fazer show com pequenas viagens, que atraem multidões.

[29] *L'Aérophile* – abril 1905 – pag 87

Em 21 de agosto apresenta o nº 14 ao público



Teste do nº 14 antes da modificação



O 14 depois da modificação

Em 24 de outubro, o *Aero Club of América* convidou os balonistas do mundo todo para um congresso. Santos Dumont é convidado de honra.

Inacreditavelmente, buscando fama a qualquer preço, já que seus balões não deram em nada – (9, 10, 11, 13 e 14) não houve nenhum grande passo da aeronáutica no verão, não se cruzou a Europa em uma semana em uma casa voadora, nada, nada, nada - Santos Dumont agora, em 30 de dezembro, solta mais uma bomba: Vai ser o encarregado de construir, de ser o diretor aeronáutico e piloto de uma aeronave que fará uma viagem de ida e volta até o polo Norte.

A aeronave já foi encomendada e será fabricada por Louis Godard de Paris, ficando pronta em maio próximo. Espera-se que a data da partida seja em julho ou agosto. A aeronave fará vários testes em junho em Paris e depois será desmontada e levada para ser montada novamente na Noruega.

Simplesmente, outra mentira.

---------- * * * ----------

Capítulo 27

A França se apavora com os Wright

Santos Dumont com toda essa agitação não conseguiu penetrar em três segmentos da vida francesa: o governo (e as forças armadas), a área tecnológica - composta pelos cientistas, engenheiros e universidade - e a igreja.

Esta última, não fazia a menor questão, pois era ateu. Jamais se divulgou qualquer ligação sua com algum tipo de religião. Já as duas primeiras, causavam-lhe a mais imensa frustração. Diz que escreveu ao ministério da guerra, diz que doou seus balões ao exército, mas em tempo algum o governo se manifestou em ficar a seu lado ou a dar-lhe qualquer tipo de atenção. O mesmo aconteceu com a parte técnica. Nenhuma universidade em tempo algum o convidou para fazer uma simples palestra.

A grande verdade é que esses dois últimos setores tinham a perfeita noção de que esse personagem não passava de um desportista, um showman, correndo atrás da fama a qualquer custo. E nada tinha a contribuir tanto ao governo quanto à área tecnológica.

Mas, um evento no ano de 1905 é imensamente importante para o que viria acontecer em 1906.

Como se verá adiante, Chanute em 1903 voltou à França e mais uma vez, em uma conferência no Aero Club, entregou o ouro, contando detalhadamente todo o progresso da aviação que existia na América.

> *A conferência "Aviação na América", realizada em fevereiro de 1903 no Aéro-Club de France, pelo engenheiro americano O. Chanute, revelou em primeira mão, na França, a existência dos irmãos Orville e Wilbur Wright, a natureza e o objetivo de suas experiências.*
>
> *Essa notícia provocou na França uma recuperação benéfica dos estudos da aviação sob o impulso vigoroso, generoso e crítico de nosso colaborador e amigo Ernest Archdeacon e de personalidades competentes e devotadas agrupadas em seu redor na Comissão de Aviação do Aero-Club da França.*
>
> *O Sr. Chanute explicou em detalhes os resultados obtidos nos Estados Unidos, por ele mesmo ou por seus alunos. Descreveu as máquinas utilizadas, apresentando desenhos e fotografias, seu funcionamento e experiências realizadas; (...)*[30]

[30] *L'Aérophile* – dezembro de 1905

L'AÉROPHILE

Directeur-Fondateur : Georges BESANÇON

12e Année — N° 12 Décembre 1905

Les Frères Wright et leur Aéroplane à moteur

L'origine et les pièces du débat. — Exposé des faits avancés par les Wright. — Objections et possibilités. — Premiers résultats de l'enquête.

Dans son numéro de mars 1903 où il rendait compte de la conférence sur « L'aviation en Amérique », faite à l'Aéro-Club de France, par l'ingénieur américain O. Chanute, l'*Aérophile* fit connaître, le premier, chez nous, l'existence des frères Orville et Wilbur Wright, la nature et l'intérêt de leurs expériences. Cette révélation provenait en France, un bienfaisant renouveau des études d'aviation sous l'impulsion énergique, généreuse et opiniâtre de notre collaborateur et ami Ernest Archdeacon et des personnalités compétentes et dévouées groupées autour de lui dans la Commission d'aviation de l'Aéro-Club de France.

Orville Wright Wilbur Wright

Un peu plus tard, dans un article capital qu'il voulut bien écrire spécialement pour nos lecteurs (Voir *Aérophile* d'août 1903), M. Chanute exposa dans leurs détails, les résultats obtenus depuis quelques années, aux Etats-Unis soit par lui-même, soit par ses élèves ses Herring, les Wright. Il y décrivait les machines employées, faisait connaître avec les dessins et les photographies permettant de les reproduire, leur fonctionnement, les procédés d'expériences ; il discutait enfin, avec une compétence remarquable, les rares théo-

"Os Irmãos Wright e seu aeroplano a motor"

A revista "*L'Aérophile*" editada por Georges Besançon, em seu número de dezembro de 1905 traz a notícia que os Wright possuem um avião voando, mostra suas cartas ao Capitão Ferdinand Ferber – oficial de artilharia do exército Francês - propondo a venda do aparelho ao governo Francês e causa

verdadeiro pânico nas pessoas que julgavam que a França seria a pátria do avião.

L'AÉROPHILE

Directeur-Fondateur : GEORGES BESANÇON

13e Année — N° 12 Décembre 1905

Les Frères Wright et leur Aéroplane à moteur

L'origine et les pièces du débat. — Exposé des faits avancés par les Wright. — Objections et possibilités. — Premiers résultats de l'enquête.

Detalhe da manchete

Final da reportagem de *L'Aérophile*:

> *Se as notícias que nos chegam da América não são verdadeiras hoje, o serão amanhã. Lembrem-se dos avisos que nos fizeram, não faz muito tempo, vozes autorizadas como as do Srs. Tatin, Archdeacon, Ferber. Terminamos com estas palavras pronunciadas em 1903 pelo ilustre Presidente da Comissão do Aéro-Club de France:*
>
> > *"Senhores, cientistas, para seus laboratórios. Vocês, senhores mecenas, e vocês também, senhores do governo, ponham as mãos no bolso ou seremos derrotados. Se isso ainda não aconteceu, vamos unir forças."*[31]

Com isso a sorte foi lançada.

[31] *L'Aérophile* – dezembro de 1905

Em 1906 a França teria que mostrar que a invenção do aeroplano é francesa. Custe o que custar. Movam céus e terra.

Se for preciso apelar para a tecnologia chamem um cientista. Se for preciso um circo, chamem alguém do picadeiro. Chamem Santos Dumont.

---------- * * * ----------

Capítulo 28
O 14-BIS

Em 17 de fevereiro de 1906, o *Aero Club of America* desafiou o *Aéro-club de France* para uma competição com balões. A nota curiosa foi a divulgação que Santos Dumont iria concorrer defendendo a América.

Então, as cartas que os Wright escreveram aos governos europeus vazaram. Os governos e altos círculos militares daqueles países **já sabem que existe alguém voando com tanta segurança, que quer vender o invento a um comprador, que deve comprar às cegas.**

A nobreza de Paris e a alta sociedade ficam sabendo e acham o cúmulo a França ser desbancada na aviação por dois caipiras americanos. Inconformados, tratam logo de trabalhar para tirar essa glória dos bugres americanos.

Voltando no tempo, em março de 1903 o Sr. Archdeacon, realmente o mais combativo e poderoso inimigo dos americanos no campo da aeronáutica escreveu:

> *Em um notável artigo intitulado "Sr. Chanute em Paris" e publicado por nosso excelente confrade "La Locomotion" (número 11 de abril de 1903), o Sr. Ernest Archdeacon,*

depois de relatar as experiências do Sr. Chanute, relembra os magníficos resultados obtido por outro aviador americano, o professor Langley.

Em conclusão, o Sr. Ernest Archdeacon envia um apelo caloroso à organização de uma competição de aparelhos planadores, com o objetivo de provar que a França pretende muito bem não ser superada por ninguém em qualquer ramo da aeronáutica.

Reproduzimos essas duas passagens recomendando-as especialmente para a atenção de nossos leitores.

"O Professor Langley, assim como o Srs. Chanute e Wright, é um dos aviadores mais importantes da América e provavelmente do mundo.

Já em 1896, um avião de sua construção, pesando 11 quilos e equipado com um motor de 1 cavalo, caiu sobre o rio Potomac. Ele percorreu, em linha reta, a uma distância de 1.600 metros em 1 minuto e 45, ou seja, à velocidade média de 13 metros 33 por segundo. Este é certamente um resultado notável, de tal forma que ninguém chegou nem perto.

Bem! Ainda não acabou, pois o Sr. Langley anunciou em novembro passado ao Sr. Chanute que ele finalmente estava na posse do

aparato definitivo; que ele havia resolvido completamente a difícil questão do equilíbrio e que, durante o curso de 1903, contava para mostrar ao universo o primeiro avião autopropulsado que levaria um homem !!!

Acrescento que todas as obras do Sr. Langley são executadas com o dinheiro do governo americano; e sabemos que naquele país, quando necessário, eles não economizam!

Este é um pré-requisito para o sucesso, porque aeronaves definitivas certamente não serão construídas sem testes muito longos e dispendiosos.

De tudo isso resulta, meus queridos colegas de locomoção, que a solução se aproxima, que até se aproxima muito rápida; mas também que a França, essa grande pátria dos inventores, certamente não está se aprofundando na ciência especial da AVIAÇÃO, enquanto a maioria dos bons espíritos hoje está convencida de que somente lá e que está o caminho verdadeiro[32].

Será que a pátria de Montgolfier terá a vergonha de permitir que essa descoberta final da ciência aérea, que seguramente é iminente, seja realizada no exterior e que

[32] A aviação aqui relatada por Archdeacon é a ciência do mais pesado que o ar, nada tendo a ver com Dumont e seus balões – mais leves que o ar

constitua a maior revolução científica vista desde o início do mundo?

Senhores cientistas, para seus laboratórios! Vocês, os mecenas, e vocês também, senhores do governo, ponham as mãos no bolso ou seremos derrotados!

Quando escrevi este artigo, acabei de receber do Capitão Ferber (conhecido no mundo especial como o único homem na França que lida com experimentos de planadores tipo Chanute (Veja L'Aérophile de fevereiro de 1903), uma carta muito curiosa.

Esta carta é extraordinariamente interessante no sentido de mostrar mais uma vez como certas idéias estão no ar (é o caso de dizer isso). Escrita pelo capitão Ferber, a quem nunca tive o prazer de conhecer, ela expressa idéias que poderia se jurar foram combinadas comigo de antemão.
Ressalto a passagem seguinte

> *"Como sei que o Sr. é mais aviador do que balonista, estou disposto a escrever para pedir que use sua influência no Aero-Club, para que ele possa instituir o mais rápido possível um prêmio à distância para aeronaves planadoras.*
>
> *Com a experiência do automóvel, sabemos que são as corridas que melhoram as máquinas* ***e <u>não devemos</u>***

> ***deixar que o avião seja produzido nos Estados Unidos".***
>
> *Realmente é impossível dizer melhor, e enviarei imediatamente ao Comitê e ao Comitê Técnico do Aero-Club um projeto nesse sentido. (...)*
>
> *Quanto a mim, estou pronto para assumir a liderança de uma lista, assinando um valor de 3.000 francos, que serão definitivamente disponibilizados no dia em que o comitê competente concluir seus projetos de organização e quando julgar o total de assinaturas suficientes para garantir o sucesso.*
> *ERNEST ARCHDEACON*[33]

Enquanto Santos Dumont passava seu tempo entre 1903 e 1904 fabricando e sofrendo perdas de balões inúteis, os verdadeiros patriotas franceses se preocupavam com os americanos.

O *Aéro-Club de France*, então, em 1904, instituiu dois prêmios. Um, denominado **Prêmio Aéro-club de France**, para quem voasse 100 metros e outro, outro a **Taça Archdeacon**, para quem voasse 25 metros.

Eis o extrato de seu regulamento:

> *COMPETIÇÕES DE AVIAÇÃO*
> *Hoje, apresentamos o texto dos regulamentos que regem as várias competições de aviação*

[33] *L'Aérophile* –abril 1903 – pg 87

organizadas pela Subcomissão de Experiências em Aviação do Aero Club da França, sob o comando enérgico de seu devotado presidente, Sr. Ernest Archdéacon.

Regulamento dos recordes de Aeroplanos Tripulados

ART. 1 - É criado um prêmio de 1.500 francos para um recorde de distância em avião tripulado, que pode ser estabelecido em qualquer ponto da França.

ART. 2 - O prêmio será concedido ao primeiro avião, com ou sem motor, que tenha percorrido, contra o vento, uma distância de 100 metros, medida na direção do vento, conforme explicamos (...)

ART. 3 - A diferença total de altitude entre o ponto de partida e o ponto de aterrissagem deve ser de 17 metros por 100 metros, ou seja, não excedendo 10°

ART. 4 - Além disso, dez prêmios de 100 francos com medalhas de prata do Aero-Club serão concedidos aos dez primeiros pesquisadores que percorrerem 60 metros, pelo menos, com uma diferença de 15 metros em altitude (uma inclinação de 25% ou 14°).

ART. 5 - Independentemente do modo de lançamento adotado, a altura da queda (17 m ou 15 m) será contada a partir do ponto inicial de lançamento e a distância horizontal de uma linha fixa traçada no chão. O aparelho deve sempre ficar por sua conta antes de passar esta linha.(...)

Copa ERNEST ARCHDEACON

Ernest Archdeacon criou uma Copa no valor de pelo menos 2.000 francos, que será depositada em 15 de outubro de 1904, na sede do Aero-Club, onde permanecerá até definitivamente ter sido ganha. A competição está aberta a partir de 15 de setembro de 1904.

Ganhará a Copa o primeiro pesquisador que controlar um avião em percurso superior a 25 metros, desde que o ângulo de queda seja inferior a 25% ou 14 graus (as medidas serão tomadas de acordo com as regras do Artigo 5.º do presente regulamento); depois os ganhadores serão mudados a medida que os recordes sejam batidos

Para se tornar dono da Copa, o titular deve manter seu histórico sem interrupção por dois anos, sendo claro que ele terá o direito de bater seu próprio recorde sempre que puder.[34]

Essa foi a molecagem feita pelos franceses do Aéro Club de France. Eles sabiam que Langley tinha voado 1600 metros. Como não tinham aparelho para isso, diminuíram a distância para, literalmente "nada", ou seja 25 e 100 metros.

Vamos raciocinar sobre as distâncias a serem percorridas: 100 e 25 metros. São percursos estudados, reconhecidos e COMBINADOS como possíveis de realizar pelos que construíam os aparelhos. Aliás, dar um pulo de 25 metros era possível com qualquer papagaio de papel com motor,

[34] *L'Aérophile* – out 1904 – pg 224

como é normal hoje em dia com o motor-glide. E as condições para outro pulo de 100 metros, não eram muito diferentes. A coisa tinha que dar certo.

Não se falou em altitude, pois os organizadores sabiam que iam conseguir apenas pulos. Não se falou em tempo gasto ou aterrissagem, pela mesma razão.

Porém, foi fundada em 14 de outubro de 1905 a FIA – Federação Internacional de Aviação - Os membros fundadores foram os Aero clubes da França, Estados Unidos, Grã Bretanha, Itália Alemanha e Espanha, Bélgica e Suíça. A primeira diretoria foi formada por franceses, tendo como presidente o Príncipe Roland Bonaparte (França) 1905 - 1925 e depois o Conde Henri de la Vaulx (França)

Imediatamente seus membros trataram de estipular o que seria o primeiro voo mais pesado que o ar. As regras eram as seguintes:

1 - O voo deve ser realizado perante uma organização oficial, qualificada para ratificá-lo
2 - O vôo deve ser feito em clima calmo e em terreno plano e devidamente documentado
3 - A máquina deve poder decolar por seus próprios meios de uma área designada, com um homem a bordo
4 – A máquina deve levar a bordo a fonte de energia necessária
5 - A máquina deve voar em linha reta
6 - A máquina deve fazer uma mudança de direção (fazer curvas e girar)

7 - A máquina deve retornar ao ponto inicial de partida (aterrissar)

O interessante é notar que não se conheciam aeroplanos nessa época, mas havia uma certeza geral que essa máquina já existia.

Se o Aéro Club de France fosse uma entidade séria, teria modificado as regras dos seus dois concursos, para se adaptar às normas da FIA. Mas isso não aconteceu porque a patriotada francesa não admitia que o avião não fosse inventado na França.

Porém, entre o projeto e a ação existe uma grande distância e até 2 de janeiro de 1906 ninguém tinha se inscrito nesses concursos.

A preocupação do Aero Club aumenta depois da divulgação dos feitos dos Wright como vimos anteriormente, e eles se desesperam. Suas reuniões agora, somente tem um assunto: os Wright e o avião americano.

Na sua reunião mensal de 4 de janeiro de 1906, presidida por Archdeacon, com os mais proeminentes membros da aviação presentes,[35] a discussão foi acalorada, com argumentações sérias pró e contra.

[35] Entre outros: Srs. Lionel-Marie, Erik Tollander de Balsch, Guy de La Brosse, Bené Gasnier, André Granet, Paul Tissandier, o Conde Iladelin d'Oultremont, Santos Dumont, Georges Besançon, o Capitão Ferber, Cartier, Jean de Villethiou, Emile Bossuet, André Le Brun, Frank S. Lahm, o Conde de Lambert, Victor Tatin, Wilfrid de Fonvielle, Paul Bordé, o Doutor da Silva, Georges Blanchet, Ernest Zens, etc. - *L'Aérophile* - jan-1906 – pg 7

Porém alguém mete a colher com uma sugestão boçal, sem efeito prático, típica de um observador. Ele, o rei do palco, Santos Dumont abre a boca e vomita:

> *"O melhor meio para que uma rápida solução apareça entre nós seria criar um prêmio colossal de 500 mil francos, que seria ganho pelo primeiro aviador que percorresse 50 km em uma hora.*
>
> *Estou tão convencido da eficácia dessa medida, que me disponho a apostar 100 mil francos que tal prêmio será ganho dentro de seis meses, após a sua entrada em vigor."*[36]

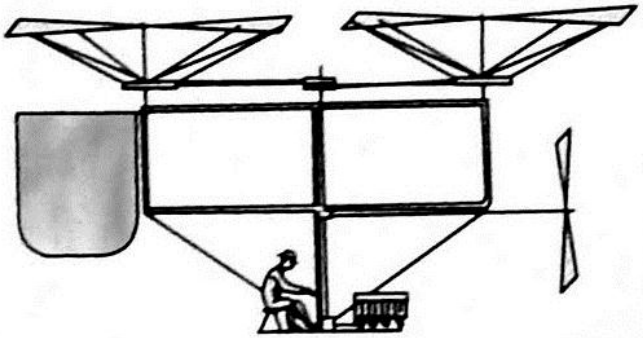
Essa é sua essência. Esse é seu talento de "inventor". Claro que tal disparate em meio a angústia da ameaça americana não foi levado a sério pelos outros membros.

E, para levar adiante tal embuste, começam então a procurar aparelhos e gente que se disponham a tal serviço. Santos Dumont é o mais indicado para uma boa farsa. Está montada a cena.

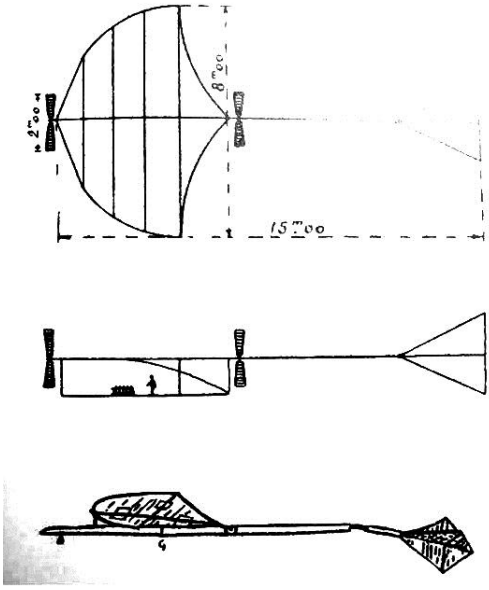
Em finais de 1905 e inicio de 1906, projetaram 3 esquemas de aparelhos para serem usados nos tais concursos, cuja divulgação ficou a cargo do showman.

[36] Idem

Santos Dumont, dentro do esquema do jeito que ele sempre gostou, apresenta na imprensa esquemas de um planador e um.... helicóptero. [37]



Esquema do helicóptero



Esquema do planador

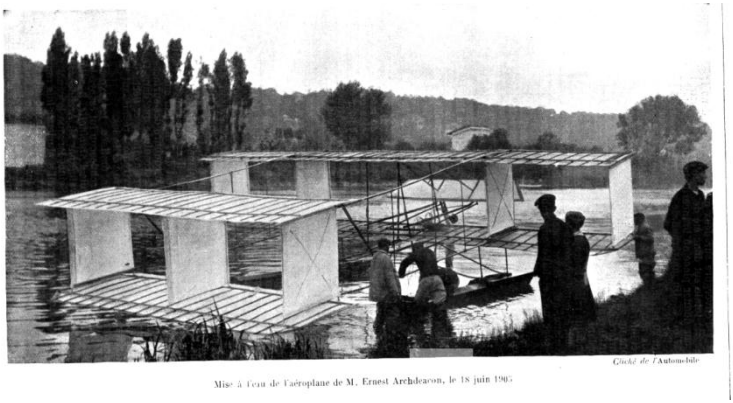
[37] *L'Aérophile* – jan-1906 – pg 26

Archdeacon fica furioso por tais desvios do ponto principal, que era um aparelho que Surcouf associado com os Voisin tinha construído para ele em 1905 e que ele julgava ser o que mais se aproximava das experiências americanas.

L'aéroplane Archdeacon sur la voie de lancement avant le départ — Cliché de *L'Automobile*

Aparelho de Archdeacon em terra

Baseado nos box kites de Hargrave em 8 de julho de 1905, pilotado por Voisin, ele se elevou do rio Sena por 4 metros e percorreu cerca de 300 metros. Veja bem: muito mais que o 14 bis.



Mise à l'eau de l'aéroplane de M. Ernest Archdeacon, le 18 juin 1905 — Cliché de l'Automobile

Aparelho de Archdeacon em 8 de julho de 1905

Então, sob ordens de Archdeacon os Voisin constroem o 14 bis que seria testado por Dumont em julho de 1906.

Como sempre, quando apareceu com sua nova ”invenção” o impostor disse que tinha abandonado os outros projetos “por não funcionarem nos testes”.

Assim, ignorando o regulamento da FIA, e provando que esse concurso não passou de uma farsa, entregaram o prêmio e festejaram o “herói” voador e declararam que a França era a ”pátria do avião”.

Vejamos o que aconteceu.

O 14 e 14 Bis juntos, agora sim, voando

Em 19 de julho Santos Dumont faz testes com o 14 bis. Este era um monstrengo, montado pelos Voisin, sem qualquer base científica, apenas baseado em

cópias dos *box-kites* de Hargrave e Blériot e nos desenhos das patentes do planador de 1902 dos Wright.

Notar que tais patentes e fotografias tinham sido divulgadas na França, principalmente pelas conferências de Chanute na Academia de Paris, onde os biplanos que surgiram depois, com a mesma configuração, eram chamados de modelos "***tipo Wright***".

O 14 bis foi construído pelos irmãos Voisin, no começo do ano de 1906, sob imposição de Archdeacon. Ao se verificar o que os Voisin estavam seguindo para construir máquina nessa data, veremos que tentavam descobrir o avião através das experiências de Hargrave, com os box-kite. Vejam o Bleriot II que também construíram para Bleriot.

Bleriot II em julho de 1905

Eles pensavam, depois de assistirem as conferências de Chanute e de percorrerem o stand dos EUA no Congresso de 1900, que era esse o caminho utilizado pelos Wright,

> *É no pavilhão dos Estados Unidos, situado no Quai d'Orsay, ao lado do farol da marinha mercante alemã, que todos os aparelhos desta categoria especial estão unidos. As pipas celulares, como Hargrave, estão todas montadas e uma série de visualizações fotográficas mostra os modos de lançamento. Estas pipas estão equipadas com um anemômetro e um gravador triplo (termômetro baro-higrometro) em alumínio. Ao lado deles está o guincho de recolhimento, de design particular e engenhoso, com seu tambor coberto com arame de aço que serve como uma linha de pipas.* [38]

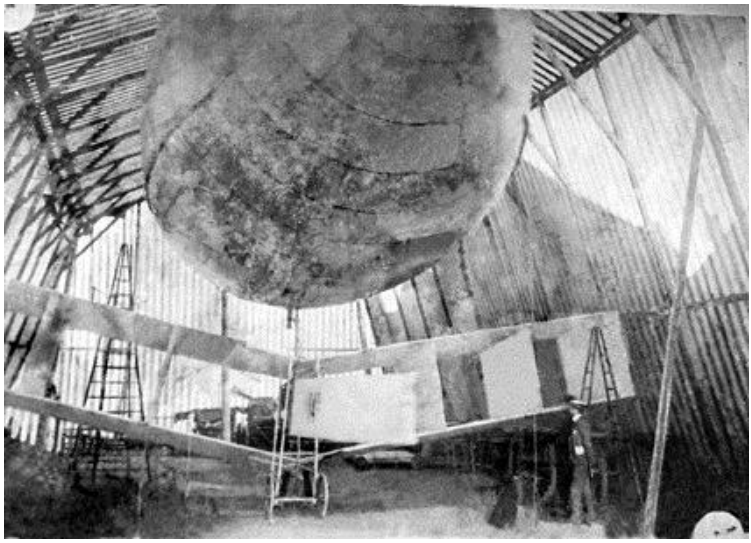
.

Por isso os Voisin estavam trabalhando desde 1901 nas ideias de Hargrave. Chanute mostrou que os Wright utilizavam um planador baseado nos kites de Hargrave. Esse aparelho ficou conhecido na França como "*tipo Wright*". Portanto depois das informações de 1905, tiveram a certeza que o aparelho dos Wright, que eles diziam que voava, era construído com box kites de Hargrave.

Construíram modelos assim para Farman, Archdeacon e o 14 bis.

---

[38] *L'Aérophile* – out- 1900

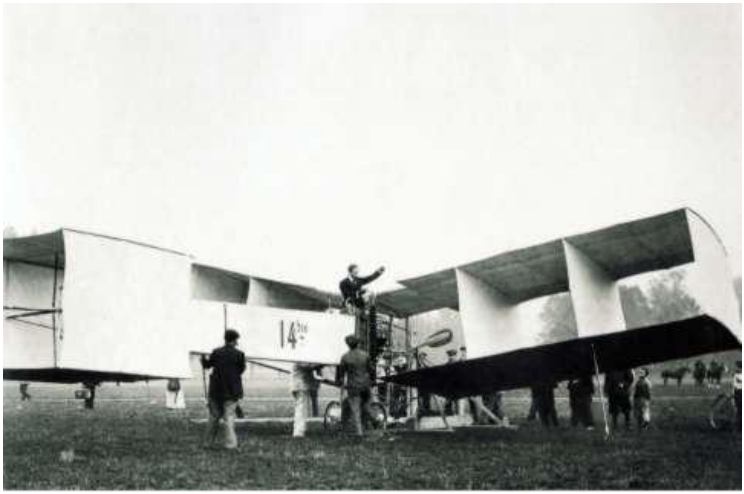


Os dois irmãos 14 e 14 bis na oficina

Porém, a construção do 14 bis foi a toque de caixa, dada a pressa que o Aero Club queria em apresentar "oficialmente" um avião. Requeria-se apenas que a tralha desse um "pulo". Não precisava voar, nem cumprir o regulamento, pois tudo estava combinado.

Era preciso ainda arranjar alguém para participar da farsa. Como se vê abaixo, o Aero Club possuía um elenco de aviadores, mas nenhum deles se prestaria a colocar o nome em tal armação. Convidaram então o único que tinha um perfil sujo para tal tramoia: Santos Dumont

Em 12 de setembro, Dumont sofre um violento acidente testando o 14 bis, que se recusa a voar sem o balão para levantá-lo. Mas a França quer um recorde, para mostrar aos americanos. Qualquer coisa, qualquer uma, serve! De qualquer maneira, com farsa ou sem ela. A França tem que ser a primeira!



Santos Dumont e o 14 bis

Em 13 de setembro de 1906, às 7h 30 min cerca de 300 pessoas se reuniram, juntamente com membros do Aéro-club e da imprensa, para assistir a exibição do 14 bis. Dessa vez está sem balão. As 7h 50min, aconteceu a primeira tentativa. O "aparelho" percorreu todo o campo, rodando no chão e parou na outra extremidade, sem levantar dele.

A coisa estava tão bem combinada, que os membros do Aéro-club se deitaram no chão para ver se as rodas da cangalha se levantavam do solo. Isso prova que eles sabiam que não iam testemunhar nada prático. Queriam apenas dizer que "voaram". Alguns centímetros sem tocar o solo já bastam. Mas não foi ainda dessa vez.

Os mecânicos pegam o "aparelho", dão meia volta com ele e mexem no motor. As 8h e 40 min, outra tentativa. A tralha de seda balançou e começou a se

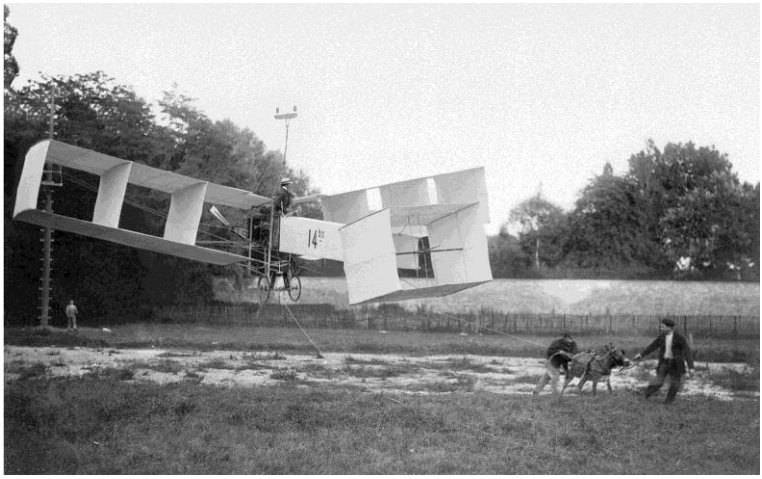
deslocar no terreno. Os fiscais se deitam no chão novamente. Quando atingiu a velocidade de 30 km/h, deu um pulo. **O registro oficial é de uma distância de 7 metros, a 90 centímetros de altura, numa duração de 0,84 centésimos de segundo**. Em seguida **arrebentou-se** no solo.

Esse foi o que o governo francês, a sociedade de Paris e os patriotas falaciosos parisienses do Aéro-club chamaram de "vôo" do mais pesado que o ar. Uma piada. Uma bandalheira. O jornal de Paris, "*La Nature*" destacou:

> *"Treze de setembro de 1906 será, daqui por diante um dia inscrito em letras vermelhas nas páginas da História, pois, nessa data, pela primeira vez, o homem elevou-se no ar por seus próprios meios".*

Os outros países, quando souberam dos dados do "vôo" - **um salto de menos de 1 segundo**, a menos de 1 metro de altura para depois cair pesadamente, danificando o aparelho (quebrou a hélice e as rodas) – chamaram essa "proeza" de PULO. Essa era a realidade: um pulo, que arrebentou o aparelho numa queda, transformada em "vôo".

Em 30 de setembro começou uma corrida com 16 balões entre eles o de Santos Dumont, que defende o *Aero Club of America* com um balão chamado "*Duas Américas*". A competição foi vencida pelo americano *Tenente Frank P Lahm*. E Santos Dumont? O farsante desceu e não terminou a competição.



Teste com o 14 Bis – Esse é o "túnel de vento" do "inventor"

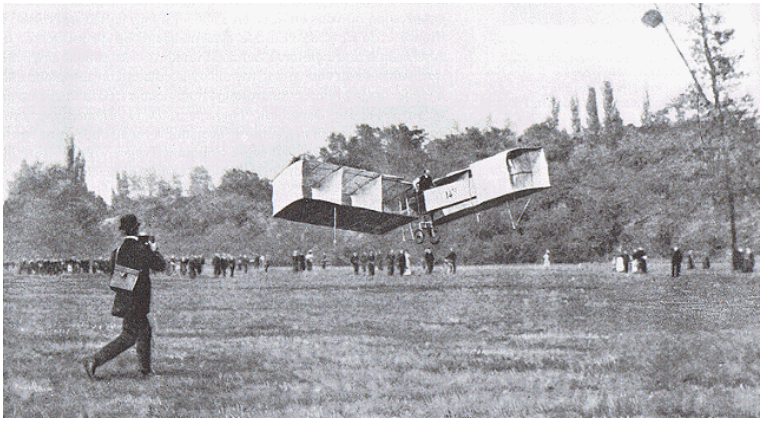
No outro dia apareceu na imprensa, com um braço enfaixado contando uma história infantil e incrível: durante o vôo foi lubrificar o motor e seu casaco foi apanhado pelo maquinário o que causou um ferimento no braço. Então teve que descer, desistindo da corrida. Ninguém pediu para ver o "ferimento".

Mas, como sempre, arrotou grandeza: "*Se eu não tivesse me ferido, o mundo ia ter uma surpresa*". O NYT protestou por Santos Dumont estar entre os representantes da América, sem ser americano. Termina seu editorial de 04/10/1906 assim:

> *"(...) e se desta vez, o Sr. Santos Dumont não é francês, ele ainda é brasileiro e não devia ter vergonha de sua origem.*"

Em 23 de outubro de 1906, concorrendo ao prêmio de 10 mil dólares instituído por Deutsch e Archdeacon fez outra tentativa com o 14 bis e caiu.

Na segunda, venceu o prêmio, a Taça Archdeacon. "Voou" por uma distância de **60 metros a uma altura de menos de 3 metros**, e depois caiu, arrebentando o aparelho, novamente. Esse segundo pulo, **durou 4,8 segundos.**



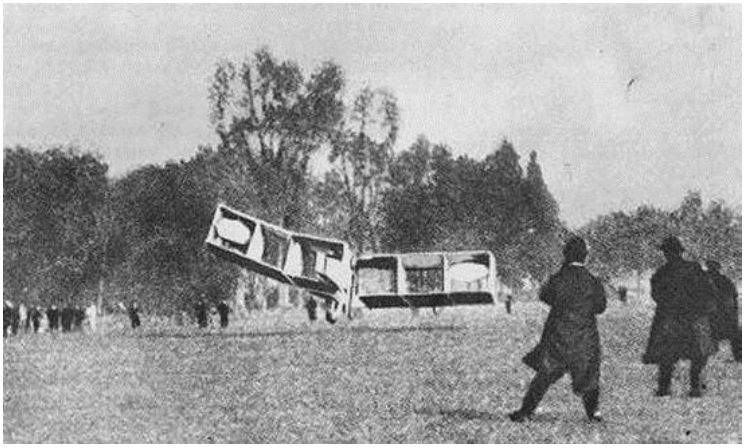
A imagem dá impressão que está voando. Nada disso. Apenas um pulo de 4, 8 segundos

As televisões atualmente, e também na Internet, exibem o filme desse episódio, com o vôo durando muito mais que os 4,8 segundos e sem mostrar a queda final. Claro que se trata de montagem. Mais uma farsa.

Em 12 de novembro, fez dois vôos de cerca de **6 segundos cada**, **"voando" entre 50 e 60 metros.** A novidade é que operava um tipo equipamento (veja as duas placas dentro dos box-kites) que estava com rédeas ligadas a seus ombros.

Os defensores de Dumont chamaram isso de "ailerons". À tarde, **subiu cerca de 4,5 metros e**

percorreu 215 metros despencando sobre a multidão, danificando a asa direita do aparelho. **Este vôo teve a duração de 21,2 segundos**. O aparelho 14 bis foi apelidado de "ave de rapina".



Um dos últimos pulos da carreira do 14 Bis, durando 21,2 segundos

Observe, na foto acima que, realmente, esse imenso papagaio de seda somente se eleva do solo e está totalmente sem controle, nitidamente desequilibrado com a asa esquerda quase tocando o solo. Isso não é vôo. E, importante, depois de cada pulo, o trambolho não pousava, mas se arrebentava no solo. Por isso foi abandonado.

Como o 14 bis **não "voou" mais que 300 metros em toda a sua história**, não funcionou a colocação das placas dentro dos boxes das nas asas, amarradas com rédeas costuradas ao casaco do piloto. Foi a última tentativa desesperada de tentar utilizar uma tecnologia que os projetistas sabiam que existiam (inventada pelos Wright) mas não sabiam como construí-la.

Por essas e outras é que se verifica quão acertada foi a decisão dos Wright de manter seu invento guardado a sete chaves.

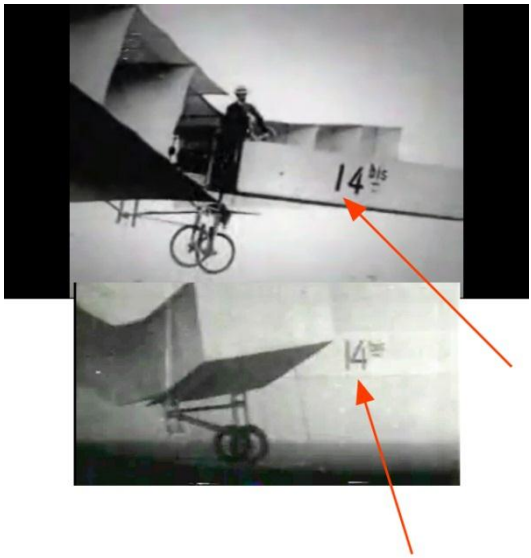
Essas provas foram filmadas, mas o filme é grosseiramente editado. Existe um, que dura mais de 1 minuto e meio, mostrando o 14 bis voando nessa prova. Quatro vezes mais tempo do que o tempo real gasto. Em nenhum deles são mostradas as quedas no final dos "vôos".

A imprensa francesa destacou enormes manchetes para esse "primeiro vôo", e essas notícias correram o mundo. Uma farsa montada pelos ricos e nobres da sociedade parisiense, uma patriotada para tentar colocar a França à frente dos outros países, que já tinham voado muito mais e melhor que Santos Dumont.

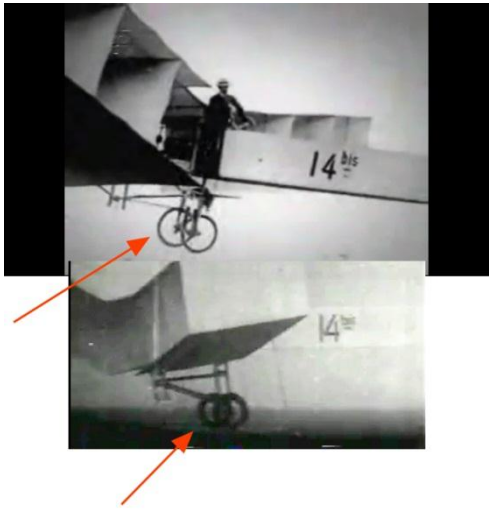
Veja aqui um filme desmascarando a fraude:
https://vimeo.com/237894329

O "grande invento", o "avião" do farsante, o 14-bis, "voou" **um total de 38,84 segundos**, em todos os "vôos" oficiais que fez. Em todos não aterrissou, mas caiu.

Foi encontrado abandonado dentro do galpão de Dumont, com pedaços espalhados pelos cantos, conforme testemunhou o repórter do New York Times, como veremos a seguir.



Acima o real - Abaixo o filme fraudado



Acima o real - Abaixo o filme fraudado

Resumo da ópera: um imenso papagaio, que se fosse amarrado e puxado por uma corda, também levantaria vôo, para depois cair. Uma fraude de papel de seda, deslocando-se ao contrário (o rabo era a frente da

traquitana e as asas eram a traseira) mostrando que nada existia nele de científico. Uma farsa, para a imprensa, que não durou muito e acabou quando os aviões de Wright e Blériot, bateram os recordes em vôo real, com aparelhos que foram os verdadeiros inspiradores do avião moderno.

Como tudo que Dumont fazia estava mergulhado na fraude e farsa, é hora de acabar com a "foto oficial" do 14 Bis.

Foto "oficial" do 14 Bis, que parece que está em um "longo" e alto vôo

A foto acima é uma montagem infantil. Analise a foto acima. Veja a posição da frente, que fica apoiada ao solo e o piloto, na parte de trás fica mais alto. Quando a aparelho está "pulando", ou voando, a frente se empina e fica mais alta que o piloto. Não é preciso ser físico para notar intuitivamente, que o projeto, para voar, tem que ser assim.

Note a colocação da escada para o piloto alcançar a cabine.

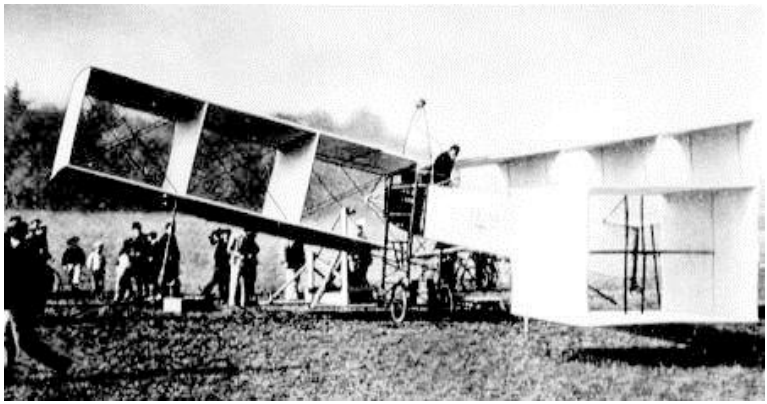
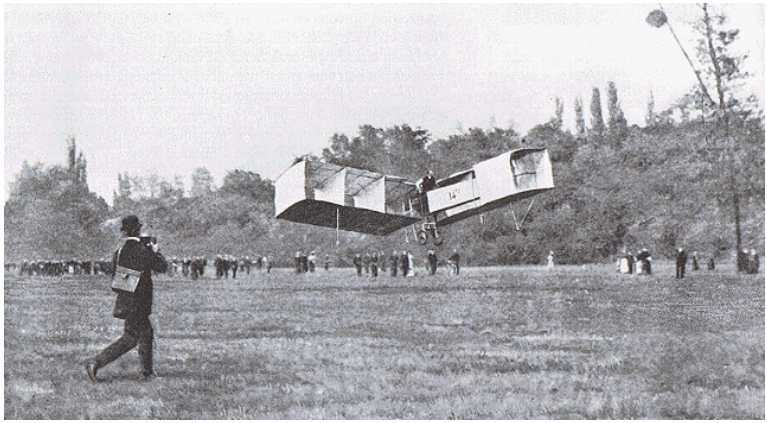


Foto 1 -O 14 Bis no solo – Notar a posição da frente e a escada do piloto

Note o ângulo da cabine com a estrutura da frente: estão alinhados. Note que as rodas também estão alinhadas com a parte baixa do box da frente.

Compare com o aparelho "voando". Veja que a estrutura da frente cobre totalmente a asa esquerda. Veja o ângulo de 90º do plano vertical das rodas com o plano horizontal da frente



O 14 Bis "voando"- Note a posição da frente, que se eleva, a posição da escada e as sombras da foto

Agora analise a foto “oficial”

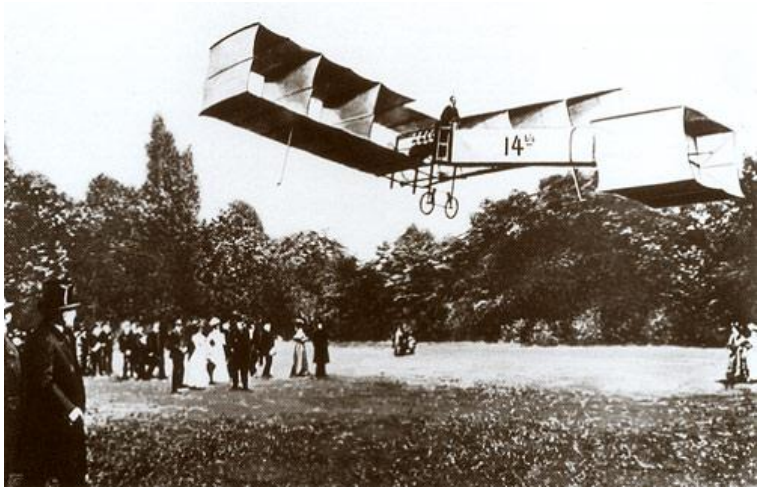
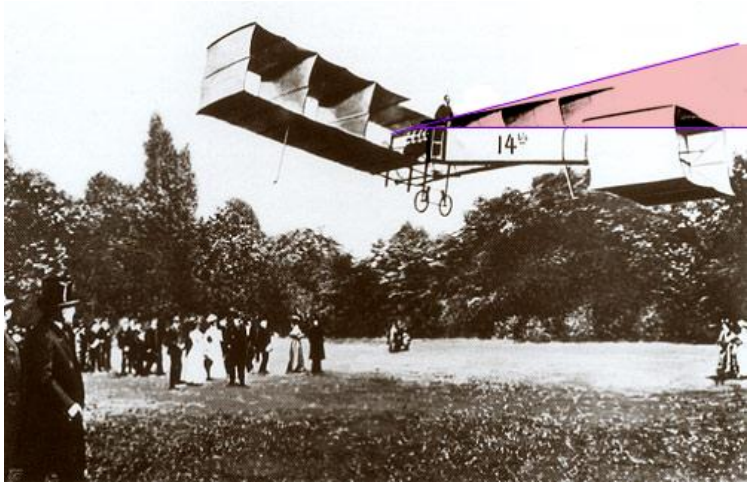


Foto “oficial” do 14 Bis, uma nítida montagem



Montagem: note o ângulo da cabine com a frente

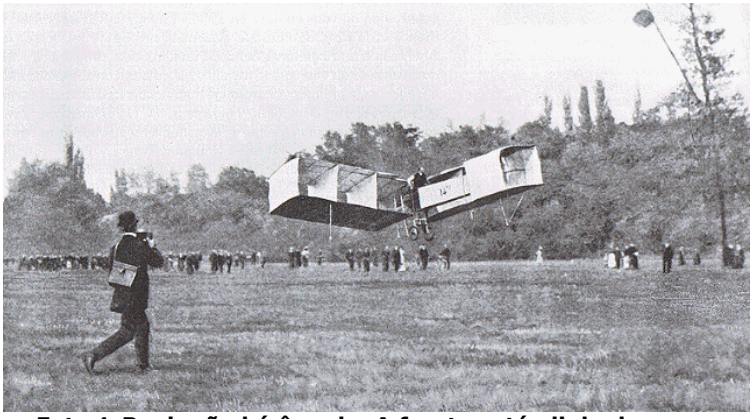
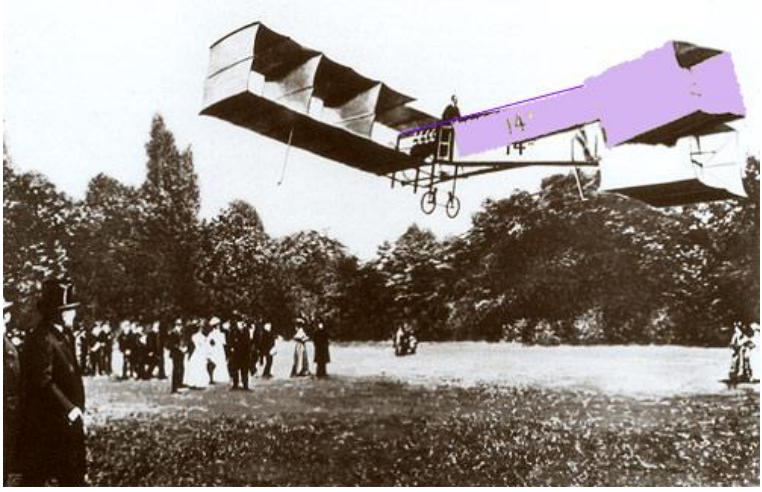


Foto 1-Real: não há ângulo. A frente está alinhada com a cabine

Essa montagem provavelmente foi executada com a intenção de mostrar a asa direita, dando uma visão completa da tralha.

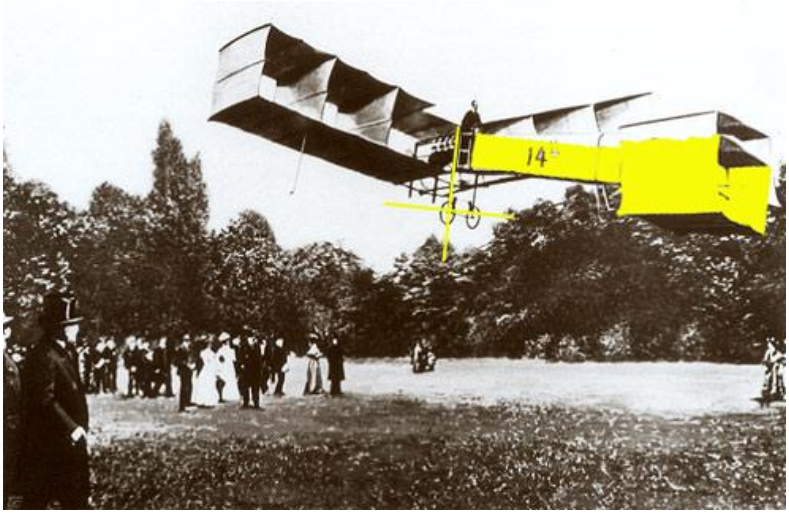
Para fazer propaganda, nada com mostrar muitos detalhes, mesmo que surja um ângulo extravagante e falso como mostrado no resultado da montagem da foto.



Veja como seria a frente alinhada com a cabine

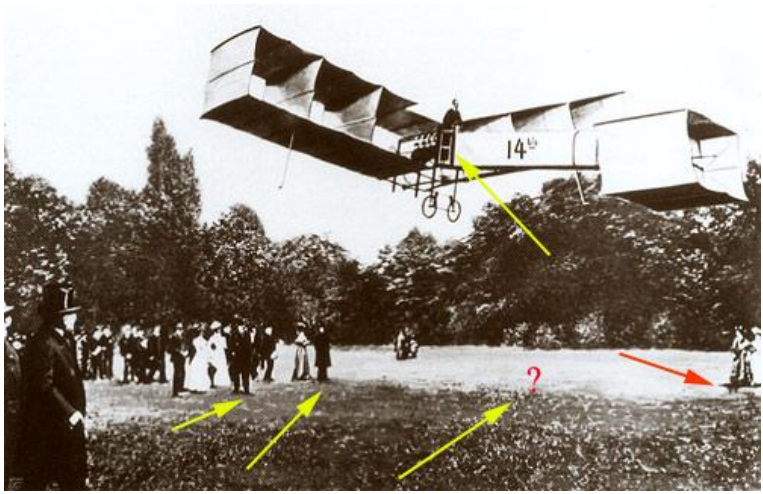
A frente faz 90º com a cabine e o trem de pouso. Veja na foto 1. Então, nessa foto montada, é assim que a frente ficaria ao se colocá-la em ângulo do 90º com o trem de pouso.

Santos Dumont jamais imaginaria que poderia existir o PhotoShop para desmascarar com extrema facilidade essa farsa.



Colocando a frente (amarelo) fazendo 90º com o trem de pouso

Analisando as sombras nota-se que não há sombra do aparelho. As sombras das pessoas à esquerda (setas amarelas) estão em ângulo totalmente diferente da sombra da pessoa à direita (seta vermelha). Veja que as fotos que entraram na montagem estão nítidas e sob sol brilhante. Portanto as sombras deveriam ser fortes. Parece que foram atenuadas, propositadamente, ao máximo que uma montagem manual de 1900 permitia.



Análise das sombras e a colocação da escada da cabine

Detalhes da colocação da escada. Sem comentários. Observe-se os ângulos. Totalmente desencontrados.

Escada da cabine na foto montada

Escada da cabine na foto real

Nada de se espantar. O sujeito era a própria farsa em pessoa.

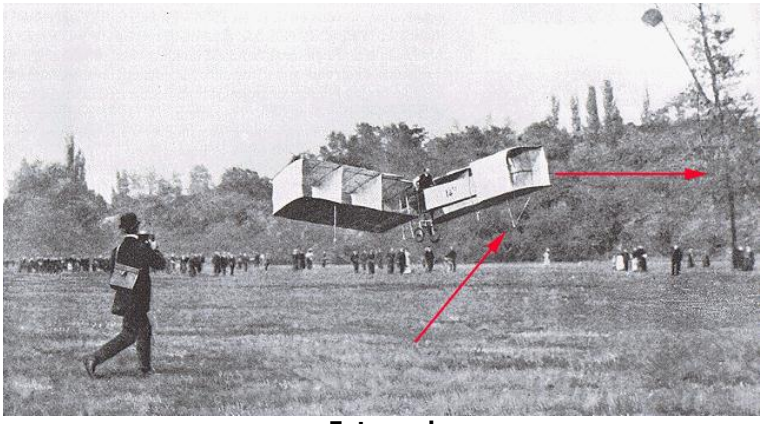


Foto real

Agora o detalhe mais importante.

Atenção projetistas de aeronaves! Alguém pode explicar como essa tralha, estando voando, pode pousar sem se estraçalhar tendo esses suportes de aço na frente e nas asas?

Detalhe do suporte da frente

14 bis com suportes nas asas

Suporte na asa direita

Suporte na asa esquerda

Bastam tais suportes para demonstrar que tipo de projeto foi esse. É a prova de que o aparelho não foi criado com nenhuma finalidade prática, principalmente para voar. Na realidade, sua função era elevar-se do solo como uma pipa e depois cair. E foi isso que ele fez.

Elevou-se no ar, ganhou o prêmio para o "inventor" e "glória" para o Aéro-club e para França. Missão cumprida!

Em 14 de novembro de 1906, nova entrevista do exibicionista. Fez previsões que em breve os "*aviões seriam mais numerosos que automóveis*", transformando-se mesmo nos "*automóveis dos pobres*" – mais seguros, mais rápidos e mais baratos.

> "*A máquina que testei é muito grande (...) mas o aeroplano prático, que estará para o ar assim como as democráticas bicicletas estão para a terra, será muito menor (...) No próximo ano as pessoas poderão ir à praia nos seus aeroplanos (...)"* Sobre os perigos disse que somente podia conceber um: a quebra do leme *"Por sua própria natureza o aeroplano é estável.* ***O balanço que me derrubou em 23 de outubro*** *pode ser facilmente evitado com a colocação de um segundo leme para balancear qualquer tendência nessa direção. A dificuldade prática, enquanto esse problema persiste nos estágios experimentais, será naturalmente como controlar esse leme suplementar, enquanto as mãos estão fazendo outras coisa.* ***Tenho intenção de colocar as cordas de controle fixadas em meu pescoço e controlar o equilíbrio com movimentos instintivos de minha cabeça****. Mais tarde esse controle primitivo deve ser substituído por outro aparelho."* (NYT-15/11/1906)

Tais declarações mostram verdadeiramente o que o sujeito entendia de aviões. Ele é um mero repetidor dos detalhes técnicos que seus projetistas plagiadores lhe passavam.

As previsões para o futuro são hilárias, tanto no conteúdo como nas datas. A queda que sofreu em 23 de outubro, que foi cortada no filme que mostra o vôo, mas relatada por centenas de meios de comunicação, quando voou 225 metros a cerca 4,5 metros de altura, num papagaio de papel totalmente descontrolado, indo se espatifar no meio da multidão, que abriu um claro fugindo desesperadamente para não ser atingida, mostra que ele não sabe os fundamentos teóricos do aparelho, ao dizer que um avião é estável por si só e – já que controlava um leme (para subir e descer) com os ombros – que para evitar o a desestabilização (giro) do corpo do aparelho iria colocar rédeas controladoras pelo pescoço! É demais para qualquer um.

Foi justamente esse mecanismo que os irmãos Wright inventaram e mantiveram em máximo segredo. Além disso, o 14 bis não fazia curvas, não tinha dirigibilidade, e não se prestava a mais nada, a não ser sair do solo para logo depois cair. A grande prova de sua inutilidade é verificar como foram construídos os verdadeiros aviões da época e se existe algo neles que se pareça, mesmo de longe, com essa tralha inútil, chamada 14-bis.

O jornal NYT em seu editorial traz a verdade:

> *"Apesar do que se possa pensar sobre as declarações do Sr. Santos Dumont após o primeiro teste real de sua nova máquina voadora, não há dúvida que realizou alguma das suas inúmeras promessas, mesmo que tenha sido um feito de pouca monta,*

merecendo mais atenção (...) do que os meninos crescidos que ainda se divertem com os fúteis brinquedos, os balões.

A "ave de rapina" (...) realmente "voou" por algumas centenas de metros e poderá ir mais além quando um melhor local para o teste for selecionado. É uma máquina cujo projeto é conhecido, sendo considerada há muito como a única que pode a vir ter algum sucesso (...), esse tipo de máquina é o único que pode receber melhoramentos em escala grande, enquanto os balões não podem ser mudados de nenhum modo, a não ser na forma e sempre terão imensos problemas de controle quando encontrarem uma brisa mais forte.

Fica claro que Sr. Santos Dumont está apenas no início de seu trabalho. Quando comenta sobre o uso generalizado de sua máquina em um ano, fala apenas no justificado excitamento de seu primeiro triunfo. Talvez, melhor do que ninguém, ele saiba quão longe ainda está de ser um mestre do ar. Está ainda sob o capricho de um pequeno acidente em um aparelho enorme e frágil e existem muitos obstáculos para torná-lo mais forte ou menor (...) Vai demorar mais que um ano para que o céu fique pontilhado, com poucos homens voadores, a caminho da praia ou de outro lugar qualquer. Porém, certamente, antes que o ano acabe mais de meia dúzia de homens, em várias partes do mundo, estarão testando máquinas como essa "ave de rapina" e nada pode evitar

> *que algum deles venha a descobrir ou fazer algo que desbrave um domínio que continua inconquistado e, portanto, tão sedutor."* (NYT-16/11/1906)

Em 24 de novembro, Santos Dumont fez nova tentativa, mal sucedida, de ganhar o prêmio Deutsch-Archdeacon instituído para quem fizesse o percurso de voar 1 quilômetro e voltar ao ponto de partida.

O Aéro-club de France logo providenciou um monumento para comemorar o feito. Afinal, a França estava de volta ao primeiro lugar do mundo. Na pedra inaugurada no campo de Bagatelle está escrito:

Monumento no campo de Bagatelle em Paris para comemorar o vôo do 14 Bis

> "*Ici le 12 novembre 1906, sous le controle de l'Aéro-club de France, Santos-Dumont a établi les premiers records d'áviation du monde. Durée 21s 1/5 Distance 220 m"*

Ou seja:

> "*Aqui, em 12 de novembro de 1906, sob supervisão do Aéro-club de France, Santos Dumont estabeleceu os primeiros recordes de aviação do mundo. Duração de 21 segundos e 1/5. Distância de 220 metros*"

Notar bem que não se menciona que o agraciado FOI INVENTOR de alguma coisa. Apenas que conseguiu o primeiro recorde. **Não se diz, também, que foi o primeiro vôo**. Não se diz nem que voou nem como foi o "vôo", um pulo de alguns segundos de duração. Não diz como foi a aterrissagem, uma queda em cima da multidão. Foi apenas o primeiro "RECORDE" **sob supervisão de um órgão oficial francês** (não mundial).

A França é um país sério. O governo francês não permitiria que se fizesse um monumento – permitiu que o Aéro-club de France fizesse um a uma pessoa viva, o que era bastante incomum para a época - exaltando um fato mentiroso. Repetimos: **Não se fala em vôo**. A inscrição apenas é a prova da verdade.

---------- * * * ----------

Capítulo 29
Os Destaques

Na década de 1860, nos Estados Unidos, ***August Moore Herring*** construiu vários planadores. Herring morava em Ohio, trabalhava sob a orientação de Octave Chanute - um cientista francês que emigrara para a América e pesquisava o vôo - e fabricava bicicletas, igualmente aos irmãos Wright.

Octave Chanute e planador de Herring

A maioria dos projetos de Herring eram cópias daqueles que estavam com Chanute, que por sua vez se inspirara nos planadores do alemão Otto Lilienthal. Chanute além de cientista era um divulgador da ciência e fazia questão de divulgar tudo que sabia sobre aviação. Estava em contato com os principais peritos em aeronáutica do mundo e colecionava cópias de seus trabalhos.

A pesquisa de Chanute, entre 1875 e 1900 foi detalhada por ele em seu livro "*Progress in Flying Machines*" de 1894, um marco da literatura aeronáutica. Foi esse livro que se transformou em fonte de consulta dos Wright.

Os Wright também se tornaram amigos íntimos de Chanute. Provavelmente, tenham trocado idéias com Herring.

Chanute visitou os Wright em 1901 e fez inúmeras fotografias de seus planadores.

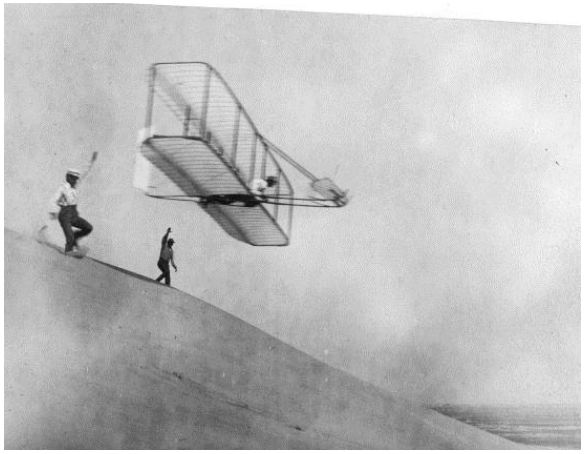


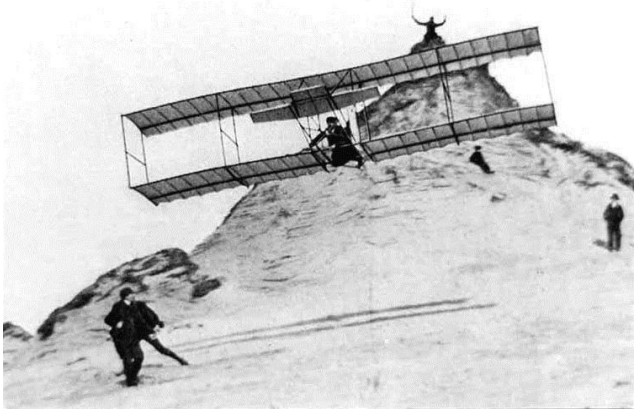
Foto de um planador dos Wright feita por Chanute em 1901

◈◈◈

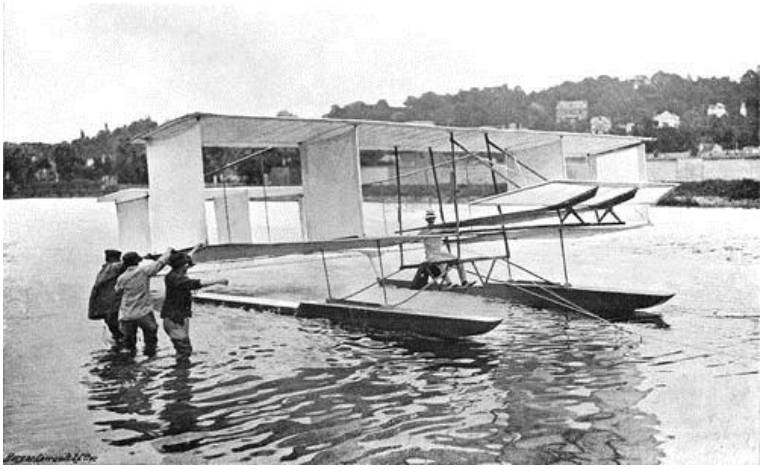
No dia 29 de julho 1902, o NYT publica que o professor ***Alexander Graham Bell*** construiu uma aeronave em Sidney, sob o mais absoluto segredo.

◈◈◈

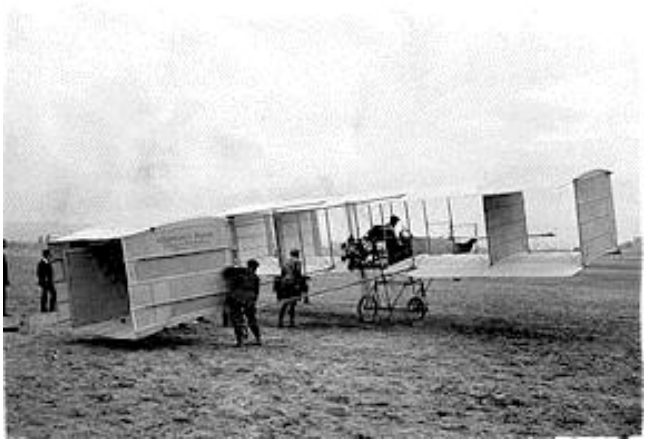
Em 20 de setembro de 1902, em Londres o aeronauta ***Stanley Spencer*** viajou mais de 48 km em um dirigível, projetado por ele.



Primeiro vôo de Voisin em Pas de Calais em 1904



Voisin – Archdeacon em 1905 em Paris



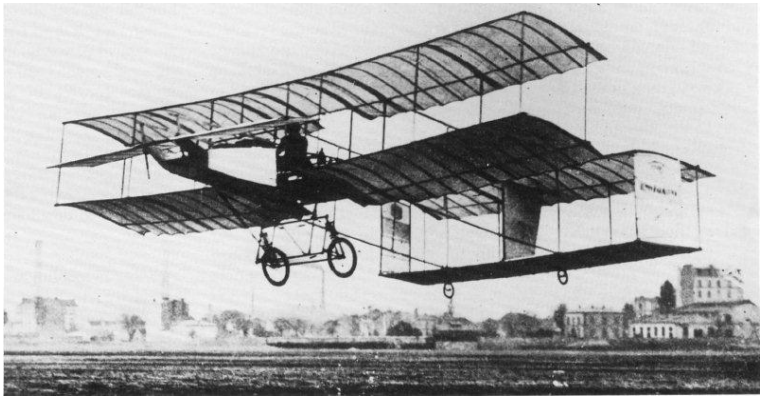
Voisin – Delagrange - 1907

Em 3 de novembro de 1902, os irmãos ***Lébaudy*** e seu engenheiro de nome *Julliot* fizeram um teste com uma aeronave que vinha sendo construída no mais absoluto segredo.

Em 9 de maio de 1903, os Lébaudy fizeram um percurso de 37 km (contra os 11,5 de Santos Dumont)

Em 12 de novembro de 1903, os Lébaudy bateram outro recorde: 1 hora e 41 minutos, percorrendo 74 km. O balão subiu na localidade de Moisson, sem testemunhas. Foi pilotado por um piloto chamado *Juchmes* e um maquinista chamado *Rey*.

Voisin, Farman e o Conde de La Vaulx - 1907 - Paris



Farman pilotando o Voisin-Farman 1 em 1907 - Paris

Em 15 de outubro 1907, agora já com aeroplano, *Henry Farman*, diante de uma imensa audiência e agentes do governo francês, voou por 285 metros,

pousando e decolando com suavidade. Bateu o recorde de Santos Dumont, que veio a imprensa declarar que logo iria recuperar seu recorde.

◈◈◈

Em novembro de 1907, o jornal New York Times informa que balonismo é um esporte para ricos. Um balão para três pessoas, com capacidade para 35.000 pés cúbicos de hidrogênio, completo, com cesta, âncora, cordas, etc, custava US$ 750 . Já outro, com capacidade de 80.000 pés cúbicos, era cotado em US$ 2.000. Cada mil pés cúbicos de hidrogênio custava 1 dólar.

Para se soltar balões era necessário ainda um técnico em inflação, cujo serviço custava 20 dólares, por vez. Além disso, havia os custos com a equipe para controlar o balão em terra e os gastos com o seu transporte de volta, pois muitas vezes eles pousavam a mais de cem quilômetros do local de decolagem.

Santos Dumont declarou nessa ocasião, que até ao aparelho nº 17, tinha gasto de seu bolso a quantia de US$ 32.000. Isso não era muito para quem tinha recebido a herança de 500 mil dólares. Já Augusto Severo declarou ter gasto 15 mil dólares, alguns meses antes de subir com o balão que foi sua perdição. Antes de terminar o balão "*La Patrie*", que acabou comprado pelo governo francês, os irmãos Lébaudy gastaram 200 mil dólares.

Lembrar que na época 200 mil dólares equivalia a 1 milhão de francos. Santos Dumont estimava o custo de Demoiselle em cerca de 20 mil francos ou 4 mil

dólares. Isso para produção unitária. Caso fosse produzido em série, o preço cairia para a metade.

◈◈◈

Em 30 de maio de 1908, ***Leon Delagrange***, em Roma, batendo seu próprio recorde fez um vôo de 15 minutos e 30 segundos, percorrendo 16 quilômetros numa velocidade de 60 km/h. O problema com o aparelho de Lagrange é o que não pode voar contra um vento muito forte. Assim todos os seus vôos dependem de não haver ventos.

O recorde anterior de Delagrange fora obtido em 11 de abril de 1908, quando, numa prova oficial voou 3.925 metros em 6min30seg.

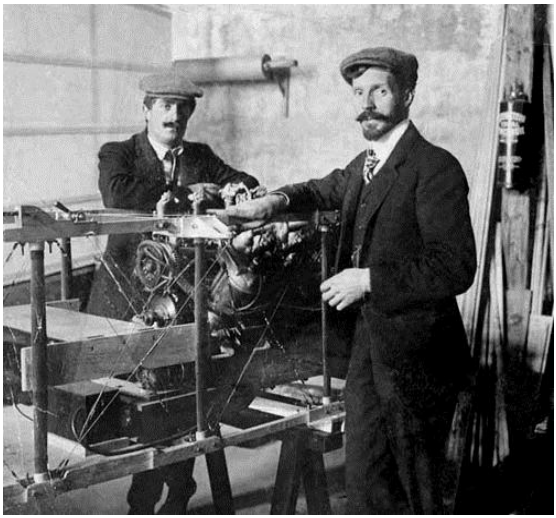
O aviador Farman, era dono do recorde anterior, quando voou cerca de 3 quilômetros.

◈◈◈

Em 2 de junho de 1908, um aviador italiano, chamado ***Henry Savage Landor***, chegou a Paris trazendo um aeroplano construído por ele, dizendo que iria competir com o aparelho de Wright. (03/06/1908)

◈◈◈

Em 8 de junho, ***Robert Pelterie***, um francês rico e jovem, fez um vôo com monoplano construído por ele, voando cerca de 2 quilômetros a uma altura média de 36 metros. O vôo foi assistido por Wilbur Wright que vai utilizar o aeródromo particular de Pelterie.



Gabriel Voisin (esq) e Henry Farman - 1907

◈◈◈

Em 6 de setembro de 1908, Leon Delagrange bateu todos os recordes mundiais, voando por 29min54seg, uma distância de 24,7 quilômetros.

Eis a lista de recordes até essa data:

15/10/1907 ***Henry Farman***, voou 285 metros em Paris

09/11/1907 ***Lelas*** voou 2 quilômetros em 2 minutos em um hidroplano

13/01/1908 ***Farman*** ganhou o prêmio *Deutsch-Archdeacon* voando um quilômetro em círculos, em Paris

13/01/1908 – Farman voa em Círculos em Paris

20/03/1908 ***Farman*** voou 2, 4 quilômetros nos arredores de Paris

13/05/1908 ***Wilbur Wright*** voou 5 quilômetros em 3 minutos nos arredores de Paris

18/05/1908 O avião de ***Baldwin*** "*Asas Brancas*" fez um curto vôo perto de Hammondsports e em 23 de maio voou 700 metros.

27/05/1908 ***Delagrange*** voou 10 quilômetros numa exibição para o rei da Itália, em Milão. No dia seguinte, voou, batendo o recorde, 16 quilômetros

29/06/1908 Blériot ganha a medalha do *Aéro-club de France de Paris*

04/07/1908 ***Curtiss***, com seu avião "*June Bug*", nos Estados Unidos, voou por 1,6 quilômetros ganhando a Copa *Scientific American*. **Esse foi o primeiro vôo oficial público na América**

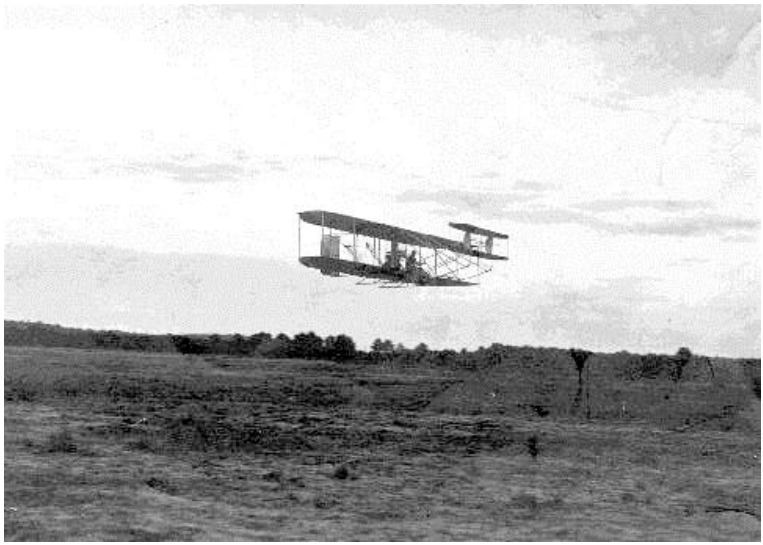
07/07/1908 ***Farman*** ganhou o prêmio *Armongaud* de 2 mil dólares ficando 20min20seg no ar

02/08/1908 ***Farman***, em Brighton Beach, voou 2, 5 quilômetros em 40 seg.

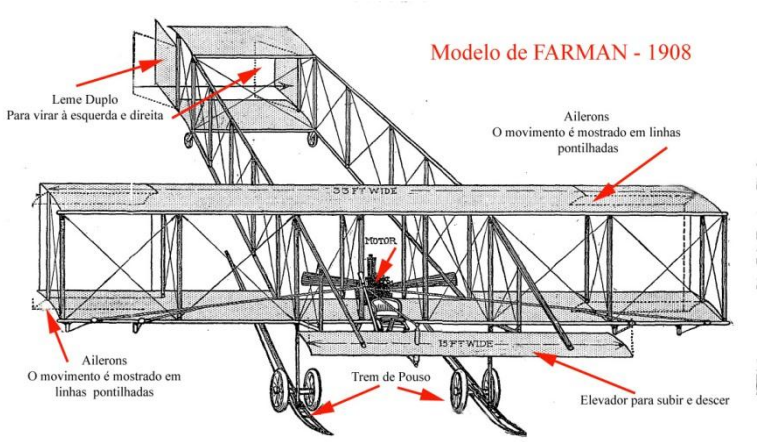
02/09/1908 Dois instrutores de Cornell, voaram 5 quilômetros em 5 minutos em um aparelho que eles mesmos construíram

03/09/1908 ***Orville Wright***, em Washington voou 1 quilômetro em 1 minuto, enquanto ***Wilbur***, em Le Mans, França, voou 10 quilômetros em 10 minutos.

05/09/1908 Em Le Mans, Paris, ***Wilbur Wright*** voou 24 quilômetros em 20 minutos.



Wilbur Wright bate o recorde de vôo em Le Mans, em 05/09/1908



◈◈◈

No dia 10 de setembro de 1908, foi noticiado que o Sr. Herring, nos Estados Unidos, tinha um contrato assinado com o governo americano para fornecer aviões de sua fabricação. Esses aparelhos são diferentes e possuem vários melhoramentos inventados por Herring, que faz segredo sobre eles. Seu principal trunfo é um novo motor, mais potente e mais leve.

◈◈◈

Em 30 de outubro de 1908, Farman fez o primeiro vôo fora dos circuitos, indo de sua cidade, Mourmelon até Reims, uma distância de 32 quilômetros, em 20 minutos a uma altitude que variou de 40 a 90 metros. Por esse feito, a Liga Aérea Nacional, decidiu construir um monumento

dedicado a Farman, no local onde ele pousou em Reims.

◈◈◈

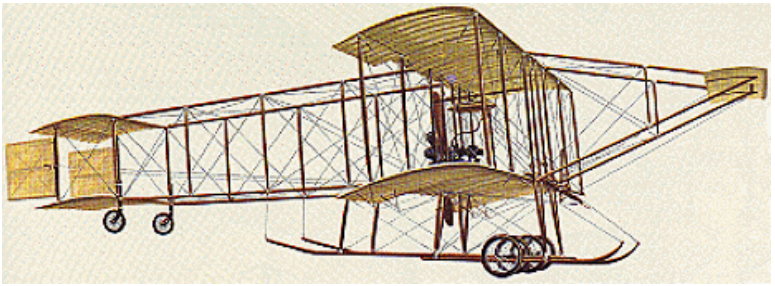
Ainda em 1908, nos Estados Unidos, Geoffrey De Havilland, constrói seu primeiro avião e funda uma empresa que leva seu nome.

◈◈◈

Em março de 1909, nos Estados Unidos são feitas apresentações de dois modelos de aviões, bastante diferentes um do outro, um construído por ***Frederick Schneider*** e outro por ***Wilbur R. Kimball***. O avião de Kimball apresenta várias novidades nos controles de estabilização. (NYT-21/03/1909)

◈◈◈

Ainda em março de 1909, no Olympia Hall de Londres, foi apresentado um aparelho construído por ***J.T.C. Moore-Brabazon***, o único aviador inglês que fez vôos com sucesso na França.



Farman - 1909

Seu aparelho é um modelo *Voisin*, que apresenta vários equipamentos automáticos, que funcionam manualmente no aparelho dos Wright.

◈◈◈

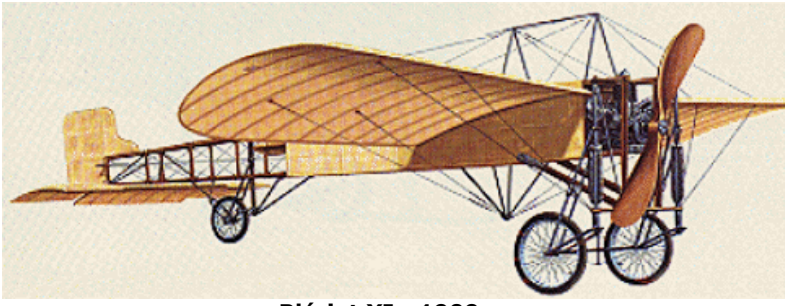
Em 4 de julho de 1909, nos Estados Unidos, inúmeros aviões estão sendo construídos, entre eles o monoplano de ***Stanley Y. Beach***, que incorpora os melhores princípios do monoplano de Blériot . Outro destaque é o biplano de ***Fred Schneider***, baseado no avião dos Wright. Glenn

◈◈◈

Curtiss pretende ganhar a Copa *Scientific American*. Já ***J. Newton Williams*** fez um teste bem sucedido com seu helicóptero em Washington.

◈◈◈

Na Europa a sensação do momento é atravessar o canal da Mancha. Existem diversos aeronautas tentando realizar tal proeza, entre eles ***Hubert Latham***, o ***Conde de Lambert*** (que usa um avião dos Wright), Henry Farman e Louis Blériot.



Blériot XI - 1909

O prêmio é de 5 mil dólares para quem fizer tal vôo. Em 25 de julho de 1909, Blériot cruza o canal da Mancha pela primeira vez, com seu Blériot XI.

◈◈◈

Ainda em julho, Glenn H. Curtiss, anuncia que entrará na competição para ganhar a *Taça Bennett*, na França, que acontecerá no dia 28 de agosto em Reims. O vencedor terá que efetuar um vôo de 20 km ganhando um prêmio total de 7500 dólares. Essa será a primeira competição internacional para aeronaves – sem balão. Os irmãos Wright foram convidados, mas não aceitaram. O avião utilizado por Curtiss será um Herring-Curtiss.

◈◈◈

Em 22 de agosto ocorrerá a "semana da aviação" em Reims. Estão inscritos: Latham, Blériot , Santos Dumont, Conde de Lambert, Tissandier, Esnault Pelterie e Gufroy, todos com monoplanos. Delagrange, Paulham, Curtiss, Farman, Sommer, Gobron, De Rue e Ruchonnet, com biplanos. Os irmãos Wright não se inscreveram, por não concordar com uma cláusula do regulamento que permitia que as máquinas parassem durante o percurso. Ganha a competição quem percorrer 20 km em menor tempo, num trajeto de 10 km de ida e 10 km de volta. Haverá ainda um Grande Prêmio de 20 mil dólares para a máquina que percorrer a maior distância sem reabastecimento ou sem aterrissar. (NYT - 02/08/1909)

◈◈◈

Em 7 de agosto de 1909, ***Roger Sommer***, um aviador francês, bateu o recorde de Wilbur Wright, permanecendo no ar por duas horas e 27 minutos. O recorde de Wright era de 2h20min.

◈◈◈

No dia 25 de agosto a corrida quase foi adiada, por más condições do tempo, quando soprava um vento muito forte. À tarde, o Presidente francês, juntamente com todo o seu comitê governamental e mais oficiais das forças armadas da França e Inglaterra, compareceram para presenciar a disputa. Houve duas proezas na competição.

Uma foi do piloto ***Paulham***, que proporcionou um espetáculo nunca visto nos céus. Subiu a 30 metros, passando diante do palanque e saudando o Presidente Fallières. Depois, acompanhou um trem que estava viajando na mesma direção que ele e o ultrapassou de forma espetacular, voltando ao palanque a uma altura de 90 metros e sobrevoou as arquibancadas nessa altitude. A plateia delirou e Paulham balançou seu gorro retribuindo os aplausos da multidão. Subiu a 150 metros e fez três voltas no circuito, contra um vento de 20 nós.

Já Blériot bateu o recorde de Curtiss, que tinha feito o percurso em 8 minutos e 35 segundos, gastando um tempo de 8 minutos e 4 segundos, a uma velocidade de cerca de 80 km/h..

◈◈◈

Na América, A. M. Herring, que se associou a Glenn Curtiss, fundando a fabrica *Herring-Curtiss Company*

em Hammondsport, Nova York, declarou que estão construindo dois novos modelos, do padrão Curtiss.

◈◈◈

Nessa época diversas empresas na França e na Alemanha estavam fabricando aviões com as patentes dos Wright. E em breve seriam abertas outras na Rússia e Itália. Em 10 de outubro de 1909, os irmãos Wright anunciam que contrataram a empresa *F.R. Cordley of Flint & Co*. para iniciar uma série de ações judiciais contra empresas estrangeiras que usarem suas patentes sem autorização. Foi divulgado que essas ações seriam energicamente conduzidas, o que não tinha sido feito até agora, pois os Wright estavam tomando todas as providências, sem alarde, para ganhar na justiça os seus direitos.

Na sua edição desse mesmo dia o NYT diz que Santos Dumont estava quase esquecido do público, porém sua habilidade em se promover não podia ser desprezada e assim, de repente, surge com seu avião em miniatura, que por ser pequeno e leve, estava batendo os recordes dos outros aviadores que o tinham desbancado diante do público.

◈◈◈

Na Rússia, em novembro de 1909, ocorre o segundo vôo público de uma aeronave, quando o aeronauta francês Albert Guillaud pilotou um monoplano Blériot XI no aeródromo de Kolomianskoe em São Petersburgo.

Blériot XI no aeródromo de Kolomianskoe em 1909

◈◈◈

Ainda em 1909***, Henry Farman***, ganhou a *Copa Michelin* por vôo em duração e distância, com um recorde de 230 quilômetros em 4 horas 17 minutos e 35 segundos. Em segundo lugar veio ***Leon Delagrange***, com um vôo de 200 quilômetros, em 2 horas e 32 minutos.

Vários pilotos tentaram bater esses recordes, entre eles Srs. Baeder, Hubert Latham, Legagneux, Singer e o próprio Farman, sem conseguirem o intento.

A Copa Michelin foi instituída pelo Sr. Michelin, um rico membro do *Aéro-club de France*, consistindo de um prêmio total de 32 mil dólares, divididos em 4 mil dólares por oito anos seguidos, para o aviador que fizer o vôo mais longo. Foi instituída em 1908 e vencida por Wilbur Wright fazendo um vôo em Paris de 122 quilômetros

◈◈◈

A Copa Archdeacon foi vencida por Le Blanc. Entre os concorrentes estava Paul Tissandier.

◈◈◈

Em 30 de dezembro de 1909, Farman bateu o recorde em cross-country, voando de Chartres para Orleans – 70 km – em uma hora. O recorde em altitude vai para Latham que voou em uma altitude de 550 metros. Em Potsdam, na Alemanha, Orville Wright também atingiu a mesma altitude.

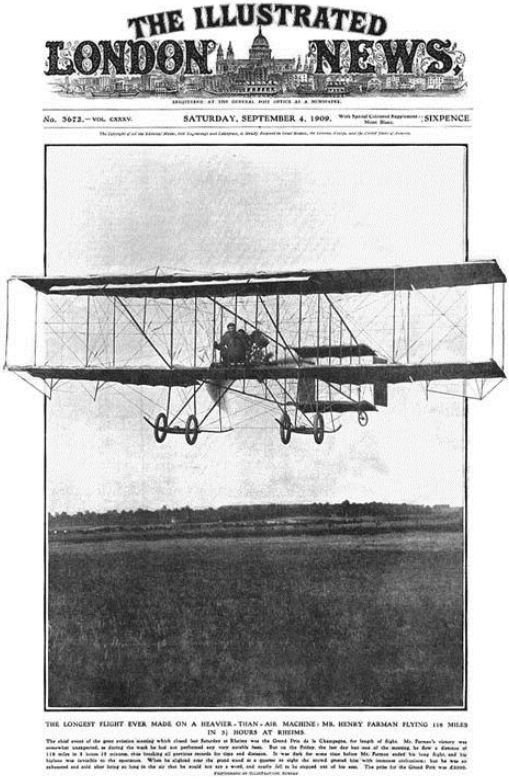
Ganhou também o recorde de vôo com passageiro, voando cerca de 1 hora e 35 minutos com o Capitão Englehardt, em Berlim.

◈◈◈

O ano de 1909 também ficou marcado, além da conquista do Canal da Mancha por Blériot, como o ano do primeiro encontro internacional de aviadores, realizado em Reims, quando o americano Glenn H. Curtiss, ganhou a Copa Gordon-Bennett, voando 20 quilômetros em 15 minutos e 50 segundos.
No mesmo encontro Louis Blériot , cobriu 10 km em 7 minutos e 47 segundos. Todos os outros percursos entre 40 e 160 km, foram ganhos pelo francês Herbert Latham.

◈◈◈

Ainda em 1909 Glenn Martin construiu e aprendeu a pilotar sozinho uma aeronave, sendo a terceira pessoa a fazer isso nos Estados Unidos.



THE ILLUSTRATED LONDON NEWS

No. 3672.—VOL. CXXXV. SATURDAY, SEPTEMBER 4, 1909. SIXPENCE

THE LONGEST FLIGHT EVER MADE ON A HEAVIER-THAN-AIR MACHINE: MR. HENRY FARMAN FLYING 110 MILES IN 3½ HOURS AT RHEIMS.

Jornal inglês sobre o recorde de Farman em setembro de 1909

Na área de dirigíveis, não há rival para o Conde Zeppelin, que com sua máquina "Zeppelin 3", entre março e maio, atingiu a altura de 1.560 metros e depois voou por 1.392 km em 37 horas.

◈◈◈

Em 1910, Sir Thomas Sopwith, ganhou o prêmio pelo mais longo vôo no canal da Mancha

◈◈◈

Em 21 de outubro de 1910 é noticiado que vários aviadores franceses chegaram a New York para participar de um encontro internacional em Belmont Park, que começará no dia 22 e terá uma duração de 9 dias.

Destacam-se René Barrier, Emile Aubrun, René Simon e C. Andemars. Este último trouxe a miniatura "Demoiselle" de Santos Dumont, entre vários aviões de verdade construídos por Blériot. O mini-avião Demoiselle foi trazido para competir com Roland Garros em uma prova especial denominada "*Zumbido das Aves*".

Seis caminhões lotados foram usados para transportar os aviões de Blériot do porto até Belmont Park. Participam do encontro ainda os famosos Hubert Latham, Conde de Lesseps e Alfred Leblanc.

Aubrun já bateu vários recordes usando aviões de Blériot. Em 15 de setembro de 1909, fez 20 km em 12min38seg. Depois voou 220 km em 2 horas 22min15seg, numa velocidade média de 92 km/h. Outros vôos: 30 km em 20min10seg; 40 km em 27min8seg; 50 km em 34 min3seg; 150 km em 2 horas, 18min13seg.

◈◈◈

Ainda em setembro de 1909, fez um vôo de 315 km em 3 horas, 15min30seg, batendo o recorde de distância de Olieslager que era de 157 km.

◈◈◈

Um aviador americano, John B. Moisant, também participará com um avião de Blériot. (NYT-21/10/1910)

◈◈◈

Na véspera do Ano Novo de 1911, Nova York inaugurou a Primeira Exposição Internacional de Aviação, no Grand Central Palace. Ali entre várias atrações pode-se ter contato com os seguintes modelos entre centenas:

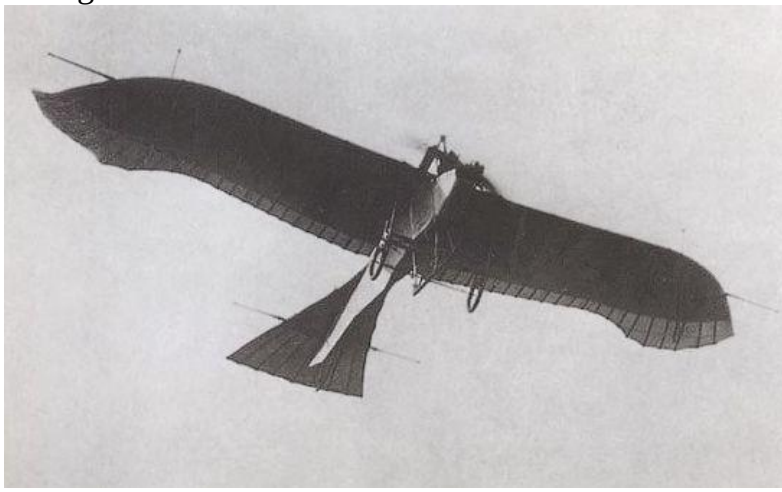
- Uma máquina dos irmãos Wright, que bateu o recorde de altitude de 2914 metros;
- Outro modelo dos Wright, construído por Russel A. Alger Jr. de Detroit;
- Um modelo de biplano de Blériot, usado por Moisant para fazer o primeiro vôo entre Paris e Londres com passageiro;
- Outro modelo de Blériot, usado por Moisant para fazer o famoso vôo através do Brooklin e em volta da Estátua da Liberdade;
- O modelo Demoiselle de Santos Dumont; notável por sua miniaturização, apresentado como curiosidade;
- Duas máquinas produzidas pela Burgess Company and Curtiss, sendo uma delas um grande biplano de passageiros;
- Outro biplano de passageiros do tipo Lovelace-Thompson, produzida pela mesma companhia;
- A famosa máquina de Glenn Curtiss, na qual ele fez o memorável vôo de Albany para Nova York, ganhando o prêmio de 10 mil dólares do New York World;

- Um monoplano do tipo Blériot, construído pela Scientific Aeroplane Company de Nova York, no qual foi instalado um giroscópio;
- Um monoplano do tipo Blériot, construído pela Metz Company de Waltham, Massachussets;
- Um monoplano de fabricação original da Walden-Dyott Company de Nova York;
- Um biplano construído por C & A Witteman de Staten Island

◈◈◈

Em 1911, na guerra turco-italiana, aparece o primeiro registro do uso de uma aeronave em ações de guerra.

Foi em 1 de novembro de 1911, quando o tenente Giulio Gavotti, pilotando um aparelho modelo Taube, no norte da África, lançou quatro granadas nas forças inimigas.



Taube

◈◈◈

Ainda em 1911, Clyde Cessna, nos Estados Unidos, constrói seu primeiro avião.

◈◈◈

Em 1912, Glenn Martin, usando um aparelho que havia sido construído em sua fábrica na Califórnia, voou, batendo novo recorde, de Los Angeles a Catalina Island num percurso de 32 km ida e volta.

◈◈◈

Ainda em 1912, Sir Thomas Sopwith funda uma empresa de aviação na Inglaterra, a Sopwith Aviation Co. que ficou famosa por seus aviões militares na primeira guerra mundial.

---------- ✱ ✱ ✱ ----------

Capítulo 30
A Consagração dos Wright

"Os famosos irmãos Wright podem falar o que quiserem. Se for verdade – e eu duvido disso cada vez mais – que foram os primeiros a voar, a glória não será deles. As primeiras verdadeiras experiências em aviação com motor foram feitas na França e progredirão na França; e tenho certeza que os Wright serão derrotados por nós, antes mesmo que resolvam mostrar seu aparelho fantasma." Ernest Archdeacon – novembro -1907

Em 15 de maio de 1908, na praia de Kill Devil Hill em Manteo, Carolina do Norte, Wilbur Wright fez uma barbeiragem manipulando o leme e arrebentou o aparelho, no melhor vôo já feito, durando 1h e 20 min. Agora já se sabe que o governo americano requisitou a máquina para testá-la e que os Wright irão para Paris dentro de algumas semanas.

Em 19 de maio, anuncia-se que nos próximos meses, o seu aeroplano será testado em Fort Myer, perto de Washington, por oficiais do exército americano, que pretendem adquirir um modelo.

No dia 22 de maio de 1908, Wilbur Wright chega à Nova York e se hospeda, quase em sigilo, no Park Avenue Hotel. Nessa ocasião declara que os reparos na máquina devido ao recente acidente, custarão menos de 50 dólares.

Em 29 de maio de 1908, Wilbur Wright chega à Paris. O jornal NYT diz que as principais características do aparelho já estão patenteadas, inclusive na Europa. O governo francês tenciona comprar todas as patentes europeias por um período de três anos, desde que máquina, levando duas pessoas voe por 50 quilômetros e depois retorne ao ponto de partida.

Em 30 de maio de 1908, Wilbur Wright comentando o vôo de Delagrange disse em Paris: "*Não estamos preocupados. Já voamos quase o triplo da distância percorrida pelo Sr. Delagrange. Nossa confiança de que somos líderes reside na diferença essencial entre nossa máquina e estas usadas na Europa. Nós temos um aeroplano prático, capaz de voar contra o vento*." Explicou o sistema de asas móveis de seu aparelho, em contraste com os aparelhos europeus de asas fixas. Depois falou sobre as especificações de seu aparelho, que apareceram recentemente na imprensa: "*As dimensões fornecidas não são precisas, e está claro que foram obtidas das especificações das patentes, que, em alguns aspectos foram deliberadamente modificadas*". (NYT-31/05/1908). As distâncias que os Wright alegam ter percorrido não foram oficialmente confirmadas, pois suas experiências sempre foram secretas.

Em 8 de junho, Wilbur Wright assistiu um vôo de Robert Pelterie, e vai utilizar o aeródromo particular de Pelterie para testar seu aparelho.

Em 4 de julho de 1908, em Le Mans, Wilbur Wright foi queimado por água fervente no peito e nos braços, quando testava o motor de seu aparelho e um cano estourou. A queimadura foi grave e Wilbur chegou a desmaiar. Quando se recuperou, insistiu que os ferimentos não eram graves e voltou a pé para seu hotel, situado a quase 2 quilômetros. Porém isso não era verdade e quatro dias depois ele começou a ter dificuldades com os ferimentos. O médico o obrigou a passar uma semana repousando.

Apesar disso, no dia 12 de julho, conseguiu terminar a montagem de seu avião. No dia 6 de agosto de 1908, ainda ferido no cotovelo esquerdo, Wright declarou que estava pronto para iniciar os vôos de teste.

A tarde estava linda em Le Mans. Eram cerca de 15 horas do dia 08 de agosto de 1908. Tudo estava pronto para o primeiro vôo dos Wright na Europa. Eis a descrição do New York Times:

> *"Um pouco antes das 15 horas, o aparelho terminou de ser montado sobre um pequeno carro que rodava em trilhos. Esse é o mesmo avião que voou nos Estados Unidos e foi montado aqui. Depois de testar a catapulta, o Sr. Wright declarou que tudo estava pronto e sentou-se atrás do motor. Um peso caindo de um poste e ligado ao carro por cordas fez com*

> *que o carro disparasse e o aeroplano, com essa velocidade deixou o carro e subiu como um pássaro por cerca de 12 metros. Então, se desviou e entrou em seu curso voando sobre o campo. Mantendo uma altitude de 180 metros, fez graciosos mergulhos, descendo e subindo e depois vindo a voar a 90 e 120 metros. O Sr. Wright então deu a volta por duas vezes em torno do campo e então, desligando o motor, aterrissou diante do palanque que estava repleto de espectadores que o aplaudiam. A aterrissagem foi segura e suave e feita com grande elegância, sem causar choque do aparelho com o solo*".

A exibição foi muito aplaudida pelo pequeno número de convidados escolhidos por Wilbur para presenciar o vôo. Entre eles, alguns aeronautas franceses, dois oficiais das Forças Armadas da Rússia e um pequeno grupo de pessoas interessadas em aeronáutica. A população de Le Mans estava entusiasmada e centenas de jovens, que não puderam entrar, subiram nas árvores ao redor do campo para não perder o show. (NYT- 09/08/1908)

No dia seguinte, a população de Le Mans acorreu em massa tentando ver o aparelho, que estava no hangar, ou Wilbur Wright, que não permitiu a visita ao aparelho, nem recebeu ninguém.

Esse vôo bastou! A dúvida acabou e toda a imprensa mundial se rendeu aos Wright. A imprensa francesa, unânime, não poupou elogios. A opinião geral era que, mesmo num vôo curto como aquele, não havia

duvidas que os Wright eram os líderes mundiais na navegação aérea. O jornal "*Le Figaro*" declarou que aquilo **não era sucesso, era triunfo**. E mais: "*Essa vitória decisiva criou uma revolução no mundo científico. Este homem, Wright, conquistou o ar*."

Jornal "Le Figaro"
9 de agosto de 1908

"A Conquista do Ar"
Primeiro teste do aeroplano dos Wright

Ontem, sábado 8 de agosto no Hipódromo de Hunaudieres, em Mans, diante de uma plateia de desportistas e jornalistas, impacientes, céticos, ansiosos e depois entusiasmados, Wilbur Wright pilotou sua máquina voadora que tinha sido muito comentada mas ninguém jamais a tinha visto, para efetuar, em um primeiro e único teste, um voo magnífico de cerca de 2 mil metros em 1min 46seg.

Essa façanha não foi um sucesso, mas sim um triunfo.

Assim que o grande pássaro branco, obediente à mão de quem o controlava, pousou graciosamente a um ponto cerca de 20 metros de onde decolara, o entusiasmo da assistência que tinha acompanhado tudo com uma emoção crescente – a mesma que contagia todos em um grande espetáculo, no caso do homem e sua máquina em um voo soberbo – se tornou um frenesi.(...)

La Conquête de l'air

Figaro — Aug. 9. 1908

Premier essai de l'aéroplane Wright

Hier samedi 8 août, sur l'hippodrome les Hunaudières, au Mans, devant une foule de sportsmen et de journalistes, impatients, sceptiques, anxieux, et après enthousiasmés, Wilbur Wright conduisant sa machine volante, dont on avait tant parlé et qu'on n'avait jamais vue, a accompli, dans un premier et unique essai, un vol magnifique de près de 2,000 mètres en 1 minute 46 secondes.

Ce ne fut pas un succès, ce fut un triomphe. Lorsque le grand oiseau blanc, docile à la main de celui qui l'avait enfanté, vint se poser souple et gracieux à 20 mètres du point où il avait quitté terre, l'enthousiasme des témoins qui avaient suivi avec une émotion croissante — celle qui empoigne les foules au spectacle des grandes choses — l'homme et sa machine dans leur vol superbe, se déchaîna frénétique.

Quittant dans une ruée les tribunes où tous s'étaient massés, ils s'élancèrent vers le flegmatique Américain, l'étonnant, le prodigieux Wilbur Wright, qui, d'un seul coup, avait victorieusement gagné sa cause et répondu triomphalement aux doutes et aux railleries dont on n'avait cessé de l'accabler, lui et son frère, à l'occasion des performances sensationnelles faites en Amérique en 1903, à Springfield, et cette année à Manteo, dans la Caroline du Nord.

Et Wilbur Wright connut pour la première fois de sa vie, lui, qui jusqu'ici avait travaillé à l'écart, dans le secret et le silence, dans les solitudes de Dayton et dans les dunes de Killy Devil, les joies mouvementées et bruyantes du triomphe.

Sur ce concluant essai, qui est une décisive et considérable victoire pour l'aviation et dont la nouvelle va révolutionner les milieux scientifiques du monde entier, nous avons du Mans reçu la dépêche que voici :

Le Mans, 8 août.

Prévues pour lundi tout d'abord, les premières expériences de l'aéroplane de Wilbur Wright ont eu lieu cet après-midi de samedi, à six heures trente du soir, sur l'hippodrome des Hunaudières, devant une affluence consi-

Imediatamente, obedecendo às manobras de seu piloto, o aeroplano sobe, estável, harmonioso, soberbo, a uma altura de 15 metros. Então por duas vezes, sem qualquer falha, num desempenho de incomparável correção, executa a volta ao hipódromo, para então pousar suavemente, um verdadeiro pássaro, a 20 metros de onde decolara.(...)

É verdade que esta não foi a primeira vez que o homem deixou o solo em uma máquina mais pesada que o ar, mas a experiência de ontem restabelece a verdade histórica e repara uma injustiça.

Até aqui se atribuía à Santos Dumont – que continua com o mérito – a honra do primeiro voo, em um teste que fez em setembro de 1906 no campo de Bagatelle em Paris.

Ora, os primeiros voos dos irmãos Wright datam de 1901 (...) que apesar de confirmados por uma testemunha, cuja competência e o caráter já seriam garantia suficientes, o sr. Chanute, um mestre da aviação, professor em Chicago, eles não conseguiram nada mais que

incredulidade na Europa e até mesmo nos Estados Unidos.

São tratados como vigaristas e classificados como "blefadores", enquanto se esforçam nas negociações para a venda de seus aparelhos, tanto no novo como no velho mundo, a preços elevados(...)

Em 1905 os franceses tentaram negociar a compra de aparelhos dos Wright e conseguiram um contrato de opção assinado pelos srs. Forydice, Henri Letellier e Desouches. (...)

O governo francês então entrou no jogo e o ministro da Guerra Sr. Etienne envia uma missão para a América, oferecendo aos Wright 600 mil francos por sua invenção desde que executasse um voo de 50 km a 300 metros de altura. Os Wright recusaram.(...)

Em abril de 1908 o Sr. Lazare Weiller, um famoso industrial francês, entrou em negociações com os Wright, oferecendo a eles 500 mil francos pelo avião, se, até o final daquele ano, eles voassem 50 km em linha reta, com duas pessoas a bordo.

O teste de ontem mostrou que o aeroplano dos Wright vai satisfazer tal condição. (...)

Seu aparelho possui um motor de quatro cilindros, 27 HP e pesa com duas pessoas, 550

kg.(...) Quem diria que eles foram chamados de "blefadores"! Franz Reichel

Louis Blériot , o engenheiro aeronauta, que estava entre um dos que testemunharam o vôo, foi franco e admitiu que a máquina dos Wright era muito superior a tudo que até agora fora inventado. *"Mas, aguardem um pouquinho e os Wright serão igualados e talvez superados, pois a aviação fará mais progressos que as pessoas imaginam."*.

Sobre o controle do aparelho Blériot disse: "*O aparelho do Sr. Wright voará contra o vento ao comando e vontade do piloto*".

Wilbur em Le Mans - 1908

O jornal "*L'Intrasigeant*" escreveu:

> *"É com uma ponta de tristeza que aplaudimos o sucesso do Sr. Wright. Os aeroplanos de Farman e Delagrange parecem que são apenas cópias deste aqui. Quando zombamos da sinceridade do Sr. Wright, estávamos tentando crer que a França era a líder em aviação, como o é em balonismo, mas o Sr. Wright provou que somos apenas calouros nela".*

O jornal "*La Presse*" destaca que o primeiro teste do Sr. Wright na França mostrando incontestavelmente que seu aparelho possui características maravilhosas.

> "*Os irmãos Wright devem ser agora muito mais elogiados do que foram zombados antes*."

A única crítica feita por alguns, com evidente dor de cotovelo, é de que é difícil aprender a pilotar a máquina dos Wright (lógico) e que os aviões franceses são "superiores" pois não precisam de catapulta para decolar. (NYT -10/08/1908)

No dia 10 de agosto, Wright fez novos testes. Ficou patente que o ponto fraco era o motor, que não tinha potência. Mesmo assim depois de duas tentativas, aconteceu um vôo, que durou 43 segundos, percorrendo 2 quilômetros. Na ocasião, Wright fez um oito. Milhares de pessoas presenciaram o fato.

O Sr. Delagrange, exímio aviador francês, foi a primeira pessoa a apertar a mão de Wright quando ele

pousou, dizendo que o vôo foi maravilhoso. Leon Bollée, outro francês, aviador experiente, declarou que o avião de Wright era o mais perfeito que ele já tinha visto e acrescentou: "*A única falha de Wright é sua insistência em fabricar ele próprio todas as peças do seu aparelho, pois com a ajuda de especialistas na sua fabricação ele obteria, sem qualquer dúvida, um conjunto melhor e mais apurado*".

Outro detalhe foi a constante preocupação de Wright para fugir do batalhão de fotógrafos que queriam fotos dele e do aparelho, pois já tinha vendido os direitos dessas imagens. (NYT-11/08/1908)

No outro dia (11 de agosto) foi feito novo vôo, diante de mais de 3 mil pessoas. Dessa vez durou 3min44seg e o aparelho deu três voltas em torno do campo, à velocidade de 58 km/h. Entre os espectadores estava o aeronauta americano J. C. McCoy, que aplaudiu entusiasticamente o vôo. Essa também foi a reação do público que passou o dia inteiro esperando o vôo.

A imprensa francesa exalta o aparelho de Wright, sem medir elogios. Do próprio Wright, o "*Le Figaro*" disse:

> *"Esse homem é esquisito e frio, mas de uma frieza sorridente e simpática. Ele é alto, magro, severo – um homem de têmpera de aço. Sua aparência é marcante e curiosa (...) Seu rosto é barbeado e bronzeado pelo vento e sol do campo. Seus olhos são de um magnífico azul acinzentado, com traços de dourado;*

denotando honradez, gentileza, resolução e inteligência." (NYT -12/08/1908)

No outro dia (12 de agosto) voou por 6min56seg dando seis voltas no campo de testes, a uma altura máxima de 270 metros, sob um vento de 10 nós. O vôo foi perfeito e hábil. Entre os espectadores estavam o Sr. Kepferer, o engenheiro construtor do balão "*Ville de Paris*", a srta. Anne Morgan, filha do magnata J. Pierpont Morgan e a srta. Elizabeth Marbury de Nova York.

Wright não está gostando do tamanho do campo, nem da multidão, e vai procurar um local mais amplo e afastado onde possa fazer os testes sem muita agitação.

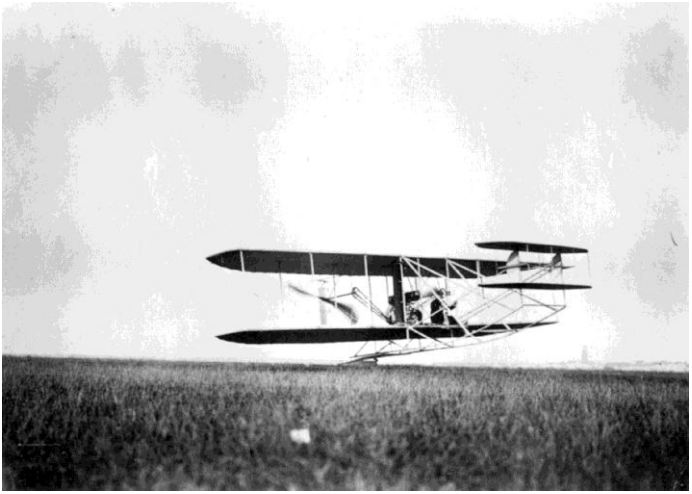
No dia 15 de agosto, foi noticiado que a Inglaterra queria levar Wright e seu aparelho para fazer demonstrações em Londres.

Após uma procura, Wright alugou um campo em Auvours, onde há bastante espaço para voar. Seu próximo teste será voar 50 quilômetros nesse campo num circuito em forma de pentágono, demarcado por 5 balões estáticos.

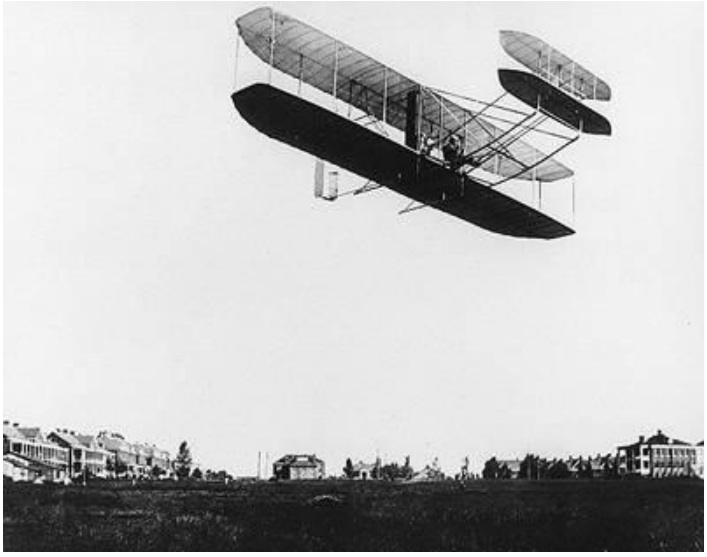
No dia 20 de agosto, Wright foi obrigado a desistir dos testes, pois uma multidão invadiu o campo, chegando mesmo a entrar à força dentro do hangar onde estava o aparelho.

Nos Estados Unidos, em 21 de agosto, chega a Fort Myer, Orville Wright, para demonstrar seu aparelho a

uma comissão das Forças Armadas americanas, que pretendem adquiri-lo, depois de submetê-lo a severos testes.



Wright Modelo A



Modelo A voando em Fort Myer

Nesse mesmo dia, Wilbur, já em Auvours, fez mais um teste. Agora, existem soldados para conter a multidão, que se reduziu, pois Auvours fica a 12 quilômetros de Le Mans. O serviço postal da França instalou um telefone no hangar para o uso de Wright.

Em 27 de agosto, foi a vez da Alemanha convidar Wright para fazer seus testes em Berlim.

Em 4 de setembro Wright fez novo vôo, de 2,5 quilômetros, a uma altura de 10 metros em 2min13seg. O vento soprava a 20 km/h.

Em 5 de setembro, em outro teste ficou no ar por 19min48seg. Fez diversas voltas em torno do campo em Auvours, estimando-se que tenha percorrido 24 quilômetros.

Em 6 de setembro o New York Times publica extensa reportagem sobre o interesse dos Governos no invento dos Wright.

> *"Vivamente interessados em utilizar os aeroplanos em guerras, vários governos estrangeiros estão em negociações para adquirir tais máquinas e, pelo menos um deles, está disposto a pagar 1 milhão de dólares por uma frota de aeroplanos dos Wright. Charles R. Flint, de New York, está conduzindo negociações em nome dos irmãos Wright com esses governos. Ele se encontrará hoje com Orville Wright, que está fazendo demonstrações em Fort Myer para o Departamento de Guerra americano. Os*

memoráveis vôos feitos por Wilbur Wright em Le Mans, na França, e os testes feitos aqui por seu irmão parecem que convenceram as forças armadas dos países que o aeroplano será de muito maior utilidade no campo de batalha que os balões dirigíveis. (...) Sabe-se que a França fez consideráveis ofertas aos Wright por suas patentes. Correu a notícia que os Wright tinham aceitado tais ofertas, o que foi negado posteriormente, pois os Wright declararam que dariam primazia ao governo americano para adquiri-las. Não só os países Europeus, mas as nações mais desenvolvidas da América do Sul e do Oriente, de acordo com o Sr. Flint, estão ansiosas para ter os aviões dos Wright em suas forças armadas. 'Praticamente todo Governo que possui um exército e marinha está fazendo consultas sobre o aeroplano dos Wright, e temos agentes em todos as partes para negociar com os chefes das forças armadas. Um determinado país, que não posso revelar o nome, está pesquisando o preço do aparelho e eu ofereci vender uma certa quantidade deles a um custo de 1 milhão de dólares, concordando em depositar uma garantia de 50 mil dólares, caso os aparelhos não sejam satisfatórios. Eu não tenho medo de perder essa quantia, pois a eficiência dos aparelhos dos Wright é indiscutível e revolucionarão o modo de fazer guerra (...)' O Sr. Wright não fala sobre o encontro de hoje com o Sr. Flint, embora confirme que realmente existem ofertas de vários governos. Porém não vai assumir

> *nenhum compromisso agora."* (NYT-07/09/1908)

No dia 9 de setembro, Orville Wright, em Fort Myer, em três vôos quebrou os recordes mundiais.

No primeiro, voou por 57min31seg, batendo o recorde de Delagrange, que era de 25min46seg.

No segundo vôo, ficou no ar por 62min15seg. No ultimo vôo do dia, levou como passageiro o Ten. Laham e voou por 6min16seg, batendo seu próprio recorde, com passageiro, que era de 2min36seg, obtido na Virgínia.

O New York Times relata que esses vôos foram observados pelas mais importantes autoridades do governo:

> "*Gen. Nelson A. Miles, que veio de Washington especialmente para observar as manobras do aparelho. O secretário de Guerra, Wright e o Secretário da Marinha, Metcalf, e os representantes do Exército, Gen. Oliver e Gen. Murray, Cel. Hatfield e vários outros. Presentes ainda o adido militar francês Major Furnier e uma multidão de cerca de 3 mil pessoas*" (NYT-10/09/1908)

Na Europa, o Cap. Von Hildebrandt, do batalhão de balões do Exército Alemão, um dos mais notáveis peritos em aeronáutica declarou:

> "*A última demonstração de Orville Wright, significa um grande passo a frente, nas técnicas de vôo.* ***Ninguém mais pode duvidar da palavra dos Wright sobre seus primeiros vôos.*** *Esse longos vôos que fizeram agora, provam que máquina está solidamente construída e que pode permanecer no ar enquanto houver combustível, enquanto que as inúmeras voltas feitas, provam que os mecanismos são excelentes e que a máquina responde cada comando com precisão. Depois desse sensacional feito,* ***ninguém pode duvidar do valor prático dessa máquina voadora, mesmo que precise de uma catapulta para decolar****. Os projetistas, daqui para frente, deverão dar mais atenção às máquinas aerodinâmicas, nas quais veremos, em breve, grandes melhoramentos."* (NYT-10/09/1908)

Falando do vôo, o Sr. Herring, outro inventor americano disse:

> "*Talvez eu não esteja surpreso como a maioria, pois, durante anos, sempre observei de perto os progressos dos Wright e tenho certeza que os seus testes recentes tanto aqui como na França, são vôos extraordinários. E eles, sem dúvida alguma, ainda farão coisa melhores.*
>
> *Estou particularmente feliz que os Wright tenham conseguido esse sucesso, pois isso demonstra conclusivamente ao mundo que os irmãos sempre souberam do que estavam*

> *falando quando alegavam que tinham feito vôos de cerca de 32 quilômetros, três anos atrás em Dayton, Ohio*". (NYT-10/09/1908)

No dia 10 de setembro, Orville quebra novo recorde, em Fort Myer, ficando no ar por 1 hora 5 minutos e 52 segundos. Quando desceu disse que o fez porque estava cansado e lá em cima estava muito monótono. Diferente de alguém que queria "viver nas alturas".

---------- * * * ----------

Capítulo 31

Orville Celebridade

Na França, Paris está fervendo com as façanhas de Wilbur. São compostas músicas que tocam sem parar nos boulevards, falando de suas façanhas. Todos comentam os feitos do taciturno americano, comparando-o com os dos aeronautas franceses – Archdeacon, Quinton, Farman e Delagrange – e concluindo que não há rival para ele. Os jornais falam da visita que Archdeacon e Chanute fizeram aos Wright, em 1902, em Dayton e dos seus relatos do que viram naquela ocasião no campo de Kitty Hawk.

Um dos irmãos Zens, que construíam monoplanos declarou:

> "*Assim que vimos a máquina do Sr. Wright, compreendemos quão longe estamos atrasados. Por que continuar com nossos erros? O aeroplano do Sr. Wright é uma maravilha de projeto, rústico, na verdade, porém robusto, simples e prático. Devemos apenas nos inspirar no que os Wright fizeram e, num esforço conjunto, resolver os problemas do vôo*".

Em Le Mans os taxistas estão ficando ricos de tanto transportar turistas até Auvours, onde Wilbur está morando. Ele se instalou dentro do próprio hangar, onde, num canto, fez uma plataforma e lá estira uma lona onde dorme. Não tem cama, apenas uma mesa,

com uma bacia com água onde se lava, um pequeno fogão a querosene onde ele prepara suas frugais refeições e um pequeno espelho para barbear-se. Vê-se ainda um telefone, instalado como cortesia pelas autoridades parisienses. O mobiliário se completa com quatro cadeiras simples de madeira.

Os jornais dizem que há um constante fluxo de pessoas entre Auvours e Paris. Os parisienses quando voltam de lá depois de presenciarem os vôos, parece que viram um prodígio divino.

Wright não pode andar ser sem seguido por uma multidão. Sempre está acompanhado por um cabo e dois soldados franceses, que lhe dão proteção 24 horas por dia.

Nos cafés e boulevards, quando alguém chega e diz "*Hoje assisti um vôo do Sr. Wright*", imediatamente há uma revolução dentro do estabelecimento com todos se agrupando em volta da pessoa para que conte o episódio. O jornal "*Le Matin*" até publicou uma "história de sua vida", escrita por ele mesmo, que ele negou ter escrito.(NYT-13/09/1908)

Os vôos de Wright são agora testemunhados por diversos aeronautas de Paris, entre eles, Lazare Weiller, René Quinton, Henry Deutsch de La Meurthe, Henry Farman e muitos outros. O Sr. Weiller instituiu um prêmio de 200 dólares ao primeiro francês que bater o recorde em altitude de Wright.

No dia 16 de setembro Wilbur bateu todos os recordes europeus, fazendo, em Auvours, um vôo de 39min18seg, cronometrado oficialmente pelo Sr. Bollée, presidente do Aéro-club de Sarthe.

A tarde fez outro vôo, desta vez com um passageiro, o Sr. Ernest Zens, um famoso aeronauta francês. O Sr. Wright notificou o Aéro-club que irá competir pelo prêmio de mil dólares oferecido pelo Club para o vôo mais longo em uma pista fechada. Vai ainda competir pela Copa Michelin de 1908 – 4 mil dólares – pela maior distância coberta por um avião em campo aberto.

Em 17 de setembro Orville, em Fort Myer, nos Estados Unidos, sofre um acidente, quebrando vários ossos e matando o Ten. Selfridge que voava com ele. No mesmo dia, na França, Wilbur fazia novo vôo bem sucedido, ficando no ar por 32min47seg, tendo voado por cerca de 32 quilômetros, numa altitude media de 180 metros.

Informado no dia 18 de setembro sobre o acidente com o irmão e a morte do tenente, Wilbur, que ficou muito abalado, cancelou todos os seus vôos e disse:

> "*Se existe algo que possa me fazer abandonar os trabalhos para resolver o problema do vôo do mais pesado que o ar, que sempre foi meu sonho desde os onze anos de idade, é um acidente como esse*". Depois, ficando de pé, de repente, falou: "*Não, nós já resolvemos esse problema. Conosco, voar não é um teste, é uma demonstração!*" (NYT-19/09/1908)

No dia 19, noticiou-se que Wilbur não mais transportaria passageiros, o que foi desmentido por ele; e a "*Revue d'Aviation*" publicou uma série de opiniões de peritos franceses em aeronáutica, que admitem, por unanimidade, a superioridade dos irmãos Wright, porém acham seu aparelho desajeitado e grande. Além disso, não aprovam a catapulta de lançamento, dizendo que o avião do futuro deve decolar por seus próprios meios.

Então, em 21 de setembro, Wilbur bate todos os recordes mundiais, ao voar por 1 hora 31 minutos e 51 segundos, numa distância de 98 quilômetros. O vôo aconteceu às 17h15min e Wright subiu, descrevendo elipses diante de uma multidão de mais de 10 mil pessoas.

Já estava escuro quando Wright pousou. A multidão foi a loucura e invadiu o campo, tentando carregar o piloto nos ombros, o que foi impedido pelos soldados da cavalaria do exército francês, que estavam a postos para evitar tumultos.

O primeiro a cumprimentá-lo foi o embaixador americano, Henry White, dizendo que a América se orgulhava dele. Para vencer a copa Michelin, apenas é contado o tempo durante o dia. Assim a parte noturna do vôo foi descontada e para essa finalidade o tempo de vôo foi de 53 minutos, cobrindo 38,6 quilômetros.

No dia 24 de setembro, novamente Wilbur, voando contra um vento de 12 km/h, ficou no ar por mais de 54 minutos, cobrindo 39 quilômetros.

No dia 25 de setembro bateu o recorde de vôo com passageiro, ficando no ar por 9 minutos e 13 segundos, a uma altura média de 150 metros. Seu passageiro foi Paul Zens, irmão de Ernest Zens, outro famoso aeronauta parisiense.

Em 26 de setembro, Wilbur disse que pretendia concorrer ao prêmio de 10 mil libras (cerca de 50 mil dólares) oferecido pelo Lord Northcliffe, na Inglaterra, para quem efetuasse um vôo de Londres a Manchester. Porém, disse que não pretende atravessar o canal da Mancha, pois tem consciência de até onde pode chegar.

No dia 30 de setembro, o New York Times, não deixa por menos, e ataca:

> *"Há alguns meses, os vôos feitos agora, quase que diariamente, por operadores de aeroplanos, poderiam surpreender – e realmente surpreenderam – o mundo, mas agora são encarados mais como início do que uma real conquista, e já se espera impacientemente por algo que Wilbur Wright ou algum dos outros seus rivais desanimados, possam fazer de brilhante e importante, além de monótonos vôos circulares em volta de pistas de corrida e parques de exibições.*
> *Nossa expectativa cresceu tanto, pela visão dos triunfos iniciais dos aviadores, que esses pequenos vôos em círculo para nós se tornaram quase aborrecidos, pelo menos para os que são obrigados a ler sobre eles, que todos estamos ansiosos por notícias de um*

> *verdadeiro vôo de uma cidade a outra".* (NYT-30/09/1908)

Em 30 de setembro de 1908, o Sr. Lazare Weiller, rico financista e promotor da aeronáutica, anunciou que fechou um contrato com os Wright adquirindo suas patentes para a França e colônias francesas.

Pelo termo assinado, uma empresa criada pelo Sr. Weiller pagará aos Wright a quantia de 100 mil dólares por 50 aviões, desde que o Sr. Wright demonstre ter condições para voar, contra um vento moderado, levando duas pessoas, em dois vôos de 50 quilômetros cada. A autonomia da máquina deverá ser de 200 quilômetros.

Nesse mesmo dia Wilbur Wright venceu o prêmio Aéro-club, ganhando mil dólares.

Em 3 de outubro, Wilbur bateu novo recorde, satisfazendo uma das condições de Weiller, voando com um passageiro por 55 minutos e 37 segundos, voando em volta da pista por 34 vezes, num percurso total de 58 quilômetros. Entre os espectadores estavam o cônsul americano Frank H. Mason, o Ten. Gen. Baden Powell, do exército inglês, o Sr. Clemenceau, filho do premier francês, e o engenheiro chefe da armada francesa, o almirante Bernheim.

Em 6 de outubro, Wilbur bate novo recorde, preenchendo as condições do contrato com Weiller, voando com passageiro por uma hora, 4 minutos e 36 segundos. Os 100 mil dólares vão permitir que os

Wright continuem com seu trabalho, pois seu dinheiro havia acabado.

Em 08 de outubro, as autoridades que vão presenciar os vôos de Wright disputam entre si uma vaga para ser passageiro do aparelho. Hoje estão presentes a Rainha Margherita da Itália e voaram como passageiros o Gen. Baden Powell, o Conde Serge Kaznakoff, chanceler do Imperador Russo, Madame Bollée e o comandante Bouttineaux, diretor do parque militar aerostático de Meudon.

No outro dia foram feitos seis vôos, e entre os passageiros estavam Lazare Weiller e Henry Deutsch de La Meurthe.

Nesse mesmo dia o jornal "*Le Temps*" publica uma entrevista com o Sr. Lazare Weiller e este conta que o contrato que assinou com Wright, para fazer 50 aviões na França, foi o único modo de fazer com que este se deslocasse dos Estados Unidos para a Europa e mostrasse seu invento.

No dia 10, Wilbur bateu novo recorde com passageiro, voando 1 hora 9 minutos e 45 segundos.

No dia 24 fez novos vôos levando o Dr. Pielli, da Itália, o Comandante Petithomme da Armada francesa e o Barão von Lancken-Wakenitz, encarregado de negócios do governo alemão em Paris.

No dia 28, Wilbur deu sua primeira lição de vôo, cumprindo seu contrato, para o Conde de Lambert.

Em 30 de outubro de 1908, Farman fez o primeiro vôo fora dos circuitos, indo de sua cidade, Mourmelon até Reims, uma distância de 32 quilômetros, em 20 minutos a uma altitude que variou de 40 a 90 metros. No mesmo dia, o motor de Wilbur explode e ele pousa planando sem mais problemas.

No dia 3 de novembro, Wilbur disse que admirava a coragem de Farman, mas não tentaria uma viagem como essa, pois era muito perigoso. Declarou que as máquinas ainda não estão tecnicamente em condições de enfrentar uma rajada de vento muito forte, que podem destroçar o aparelho.

Enquanto isso, a Liga Aérea Nacional, decidiu construir um monumento dedicado a Farman, no local onde ele pousou em Reims.

Em 5 de novembro, o *Aéro-club de France*, em um enorme banquete para 200 personalidades mais importantes da França, homenageou Wilbur Wright, como sendo a verdadeira pessoa que resolveu o problema da navegação aérea.

> *"Os franceses se uniram esta noite para homenagear Wilbur Wright, o aviador americano cujas memoráveis proezas realizadas aqui, nos dois últimos meses, o colocaram na linha de frente dos homens notáveis que resolveram o problema de navegação aérea. O Sr. Wright foi o convidado de honra de um jantar no Aéro-club de France, presidido pelo Sr. Jean Barthou, Ministro de Obras Públicas, ocasião que se*

tornou ainda mais memorável por ter sido homenageado com a medalha de ouro do Aéro-club e a Medalha Especial da Academia de Esportes.

Entre os 200 convidados estavam praticamente todos os peritos e cientistas interessados em aviação: Sr. Delagrange, Blériot, ***Santos Dumont****; o deputado nacionalista republicano Sr. Archdeacon, Henry Deutsch de la Meurthe, considerado patrono de todos os esportes; Conde Henri de la Vaulx, Sr. Esnault Pelterie, o Marquês de Dion, presidente do Auto Club; Duque de Cazes e o Gen. Dalstein, o governador militar de Paris. Henry Farman enviou um telegrama justificando sua ausência.*

O Sr. Wright foi ovacionado e depois de receber as medalhas foi elogiado efusivamente pelo Sr. Barthou, que em um caloroso discurso de parabéns disse que o governo francês se associava oficialmente às homenagens feitas a Wilbur e Orville Wright por suas maravilhosas proezas. Eles venceram, disse ele, através de perseverança, arrojo e inteligência e seus nomes serão inscritos nos anais dos tempos.

A resposta do Sr. Wright suscitou intenso entusiasmo. Muito modesto e com palavras simples, aceitou a homenagem, não como um tributo pessoal a ele e seu irmão, mas sim à realização de um sonho de voar, que sempre fascinou os homens, através dos tempos. (...) O Sr. Wright falou comovido da esplêndida recepção que teve na França, dizendo que, se

> *fosse francês não teria recebido maior consideração. Terminou elogiando os gênios franceses, declarando que o futuro da aviação será glorioso para todos.*
> *O Marquês de Dion, Conde Henri de La Vaulx, Barão D'Estournelles De Constant, e vários outros convidados discursaram homenageando os americanos e fazendo previsões de maravilhas para o futuro."* (NYT – 06/11/1908)

Eis o editorial do New York Times:

> *"Os aeronautas e aeroplanistas franceses, num jantar festivo, onde homenagearam e deram uma medalha de ouro a Wilbur Wright, se portaram, incontestavelmente, da maneira mais nobre – um modo que prova que são os melhores desportistas, capazes de fazer o ato mais difícil e magnânimo – ao reconhecer a vitória de um adversário.*
> *O Sr. Wright, com algo mais a mostrar, que a audácia americana, foi até o país onde - reconhecidamente e os franceses tinham noção disso - mais se tinha feito pela aeronáutica do que em qualquer outro lugar no mundo, e serenamente dispôs-se a ensinar navegação aérea para aqueles que tinham obtido todos os recordes em todas as atividades aéreas. Os franceses eram líderes em balonismo, em dirigíveis e em aeroplanos e, naturalmente zombaram quando aquele magrela de Ohio, montou sua máquina e disse a eles: "Vejam, é assim que se faz!"*

> *Eles riram, mas foram verificar e, quando viram que aquele era realmente o caminho, não somente admitiram sem qualquer hesitação, como ficaram satisfeitos com essa constatação.*
> *Por outro lado, o Sr. Wright também se comportou admiravelmente, falando pouco e fazendo muito. Ele estava ciente de suas grandes possibilidades, mas deixou que sua glória acontecesse por si só."* (NYT-07/11/1908)

Então, chegou o dia 13 de novembro de 1908. Fazendo calar os últimos críticos, Wilbur Wright, com um motor mais potente, **decolou normalmente sem auxílio da catapulta**. Agora nada mais havia a falar do aparelho. Gabriel Voisin tinha chamado o aparelho dos Wright de "*brinquedo*" pelo uso da catapulta. Agora, calaram-se todas as críticas.

Em 16 de dezembro, outra exibição, para os membros do comitê aeronáutico britânico. No dia 18, ganhou o prêmio do Aéro-club de Sarthe, batendo dois recordes, o de duração e altitude. Contra um forte vento foi até a altitude de 108 metros. De manhã ficou no ar por 1hora, 53 minutos e 59 segundos. À noite o Aéro-club ofereceu um banquete para celebrar a obtenção desses dois recordes.

No dia 21 de dezembro é anunciado que uma companhia francesa está fabricando aviões com as patentes dos Wright, que deverão ser vendidos a 5 mil dólares cada.

No dia 26 de dezembro alguém tenta sabotar o avião de Wilbur, colocando gasolina no depósito de óleo. Foi o próprio Wilbur quem descobriu o fato, antes de voar.

Em 30 de dezembro novo recorde de permanência no ar: 1 hora, 52 minutos e 40 segundos. No dia 31, último dia para vencer a Copa Michelin 1908, sob um intenso frio, Wilbur bate novo recorde, ganhando a Copa e o prêmio de 5 mil dólares, num vôo que durou duas horas e nove minutos, percorrendo cerca de 140 quilômetros.

Esse foi o ano Wright.

Ano em que o mundo todo testemunhou e foi unânime em apontar quem verdadeiramente **INVENTOU O AVIÃO**, descobrindo, através de estudo, trabalho duro feito com as próprias mãos e infindáveis anos de testes, como tornar reais as teorias de Sir Cayley, Jean Marie La Bris, Lilienthal, Chanute, Langley e Ader.

E Santos Dumont? Wilbur Wright, com seus vôos controlados, batendo recordes após recordes, não deixou espaço na mídia para o "*irrepreensible flamboyant*" aparecer. Ele e sua equipe passaram o ano copiando e plagiando os aviões de Blériot para jogar sua última cartada em 1909. Mas, agora, o mundo era outro, bem diferente de 1901, e armar outro circo estava bem mais difícil.

---------- * * * ----------

Capítulo 32
Conquista da Europa

Em 11 de janeiro de 1909, chegam a Paris, Orville Wright e sua irmã, Katherine, para juntar-se ao seu irmão Wilbur e ajudarem nos contratos de vendas de direitos do aparelho.

Uma das cláusulas do contrato de cessão de direitos que os Wright fizeram com uma empresa da França, era que eles deveriam construir um centro de treinamento de pilotos, cujas aulas seriam ministradas pelos próprios Wright. Como Le Mans tinha um tempo muito instável, procuraram outro local para construir um Parque Aeronáutico e a cidade escolhida foi Pau.

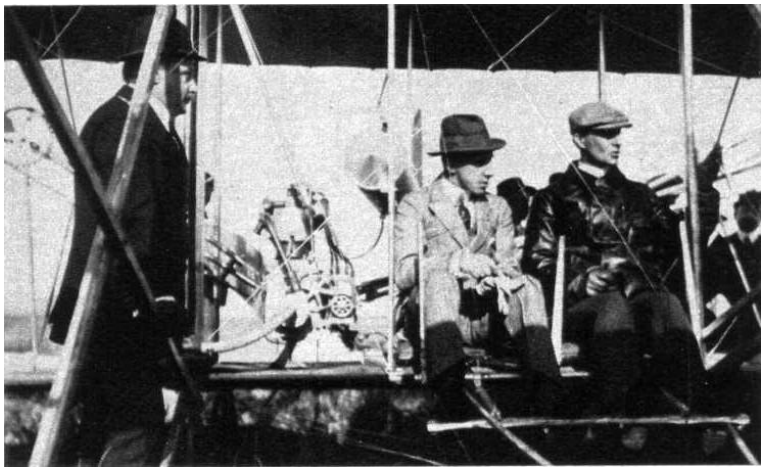
A prefeitura de Pau investiu 15 mil dólares e construiu um completo parque, com oficinas, hangares e casas para pilotos e os Wright.

Em 07 de fevereiro, os Wright estão na cidade de Pau, na França. Nesse dia, Wilbur ensinou ao aeronauta francês Paul Tissandier, como pilotar seu aparelho.

Assim que se soube das aulas de pilotagem, aeronautas do mundo todo se inscreveram. Um dos primeiros foi o Rei Alfonso da Espanha. Outro que já está inscrito é o Conde Lambert, cuja esposa, condessa Lambert já voou como passageira dos Wright.

Construir um avião não é mais segredo. Eles estão sendo produzidos, na Alemanha, Itália, Inglaterra, Suíça, Estados Unidos e, naturalmente, na França. Os princípios do controle, depois que os Wright mostraram como são feitos, são copiados por todos e cada país aparece com inovações, como os Fokker da Alemanha.

Em 14 de fevereiro os Wright são os primeiros a serem agraciados com a medalha de ouro Langley, do Smithsonian Institute, "*por seus avanços na ciência de aerodinâmica e suas aplicações para vôos, através de suas vitoriosas investigações e demonstrações da praticabilidade do vôo mecânico por humanos*."



D. Alfonso sentado no Flyer ao lado de Wilbur (de boné)

Em 21 de fevereiro o Rei Alfonso chega a Pau, mas não vai voar, pois sua esposa o fez prometer isso.

Mas provocou uma imensa efervescência na cidade, com sua comitiva de nobres e a afluência de altas autoridades francesas e inglesas que vieram participar do show aéreo e depois do banquete oferecido pelo rei aos irmãos Wright.

Em 10 de março a Inglaterra convidou oficialmente os Wright a fazerem demonstrações me Londres. Um de seus aparelhos já está lá.
Ainda em Londres, no Olympia Hall, foram exibidos 12 novos modelos de aviões, entre eles o famoso modelo dos Wright e o modelo Voisin de Moore-Brabazon. Também foram mostrados modelos de dirigíveis.

No dia 17 de março, foi a vez do Rei Edward, da Inglaterra, chegar até Pau para presenciar os vôos de Wright, e ficar muito impressionado.

Os americanos aguardam a volta dos Wright. O contrato com o Governo Americano prevê o pagamento de 20 mil dólares a eles. Por outro lado, Herring, com outro modelo de avião também fez apresentações para os órgãos militares americanos.

Cerca de 12 aviões para esses testes estão sendo construídos em Dayton sob supervisão de Lorin Wright, irmão de Wilbur e Orville.

Em 23 de março, o treinamento dos pilotos tinha terminado com sucesso e os Wright deixam Pau, rumo a Paris, a convite do prefeito de lá.

Em 24 de março, os alunos de Wright, o Conde de Lambert e o Sr. Tissandier, ganharam prêmios do Aéro-club, fazendo vôos com os aparelhos Wright de cerca de 25 quilômetros em 27 minutos.

No dia 27 de março, o gerente dos Wright, Hart O. Berg chegou a Roma, sendo cortejado por todos os órgãos do governo e pela nobreza, interessados nos Wright e sua máquina. Até o Papa quer uma exibição para ele. O ministério da guerra quer adquirir várias máquinas.

No final de março de 1909, a Europa ferve depois das exibições estonteantes do aparelho de Wright, que agora é o incontestável líder mundial em aeroplanos. Desejando ultrapassá-lo, os engenheiros e aeronautas do continente se esforçam em melhorar seus aparelhos. Eles foram deixados muito para trás pelos Wright e querem recuperar a sua antiga glória.

Reims – 1909 –Flyer um pouco antes da decolagem

Na França os vôos experimentais se sucedem em Reims, Chalons, Issy, Le Buc e Juvisy, e em outros diversos locais. Na Inglaterra estão sendo feitas experiências com um avião militar.

Na Alemanha, sob o comando do Barão de Caters, foi formado um clube de aviação, onde está sendo testado um avião construído por um membro do clube.

Os irmãos Wright voaram na Europa cerca de 160 km. O rival que está em segundo lugar é Henry Farman que voou cerca de 40 km. Depois vem Delagrange, que voou 29 km e por último Blériot, que voou 27 km. Pelterie, Moore Barbazon, Brequet, Ferber, Zipfel e o Barão de Caters, fizeram vôos inexpressivos.

Entre todos esses, se destaca Blériot, que já construiu até agora 11 máquinas. O seu monoplano Blériot IX tem feito um sucesso estrondoso. Atualmente Blériot está sendo assistido por Pelterie que construiu monoplanos no ano passado com bastante sucesso. Outro que trabalha com máquinas de Blériot é M. Goupy.

Dois hidroaviões estão também em testes, sendo um deles inventado por Guillabaud de Rouen. O outro inventor é o alemão Major Von Parseval.

Em 3 de abril, o Rei da Itália, Victor Emmanuel, recebeu Wilbur Wright em audiência privada. O rei declarou que estava vivamente interessado na

navegação aérea e tinha a honra de estar entre os primeiros países a parabenizar o inventor. (NYT-04/04/1909)

Nesse mesmo dia, o Presidente Taft anunciou que concederá medalhas de ouro para os Wright. O mesmo será feito pela Sociedade Aeronáutica Britânica. Os Wright estão fechando contratos na Itália, Alemanha e Inglaterra.

O rei da Itália ficou muito impressionado com a figura de Wright, declarando ser solene. Comentou, depois da visita, que Wilbur fala pouco, não gasta palavras, mas explica muito bem o que é necessário. Disse que terminou a audiência sabendo perfeitamente o que as máquinas dele podem e não podem fazer.

Em 15 de abril, Wilbur fez seu primeiro vôo na Itália. O evento atraiu milhares de pessoas, nobres, políticos, clérigos do Vaticano e oficiais das forças armadas italianas. No dia seguinte fez diversos vôos levando autoridades do governo como passageiros.

Em 26 de abril, em Roma, novamente, Wilbur fez um vôo sem usar a catapulta.

Em 27 de abril, os Wright, que estavam em Roma, há cerca de vinte dias, terminaram suas aulas de vôo aos pilotos italianos e se declararam satisfeitos com o desempenho dos aparelhos. Seguem para Paris, depois para a Inglaterra e finalmente voltam, em maio, para os Estados Unidos.

Outro triunfo dos Wright, além de provar que decolavam sem catapulta, foi tomar conhecimento de que Delagrange, seu mais sério competidor e o melhor aviador da França, abandonou seu próprio modelo e se inscreveu para o prêmio do canal da mancha, com um modelo dos Wright.

Em maio de 1909, o mundo fervia com a idéia de voar. Thomas Edison disse:

> "*Dentro de cinco anos, aeronaves carregarão passageiros através do oceano em 18 horas, a 320 km por hora. O Pólo Norte poderá ser alcançado, e vai ser, numa viagem de 40 horas. Uma aeronave perfeita será capaz de dar a volta ao globo em uma semana*."

A Alemanha está fazendo testes com cruzadores aéreos para serem usados com fins militares, e fabricando diversos tipos de bombas para serem lançadas das aeronaves. Ela já tem esquematizada uma força aérea, com aviões baseados em todos os batalhões de fronteira e nos fortes da costa. A primeira exposição aeronáutica verdadeira será inaugurada em Frankfurt de 10 de julho a 10 de outubro.

Planos de um helicóptero estão sendo desenvolvidos na Inglaterra, por E. V Hammond e nos Estados Unidos, por Wilbur R. Kimball.

Na França, Henry Farman trabalha para melhorar os estabilizadores das aeronaves. Em Nova York, em Hammondsport, já existe uma fábrica capaz de

produzir 100 máquinas por ano. E.H.R. Green, presidente da Texas Midland Railway, encomendou um avião aos Wright, que custará entre 7 e oito mil dólares.

A Alemanha já construiu 6 dirigíveis e está construindo mais seis, em sua grande fábrica em Friedrichshaven. O arquiduque da Áustria está testando aeronaves.

As crianças de Paris estão agora brincando com biplanos, impulsionados por elásticos. Existem modelos de 1,5 m de comprimento que chegam a voar 3 metros.

A Rússia adquiriu dirigíveis tipo Clemente-Bayard. Em Strasburg, onde o Sr. Mathis adquiriu um aeroplano dos Wright, está realizando vôos com um motor FIAT. E o dirigível Zeppelin bateu um recorde, fazendo um vôo de 13 horas. E na França, Santos Dumont, consegui voar 24 km em um pequeno monoplano, chamado de Demoiselle. (NYT-02/05/1909)

Em 2 de maio os Wright chegam a Londres. No dia 3, foram recepcionados em uma grande solenidade no Instituto de Engenharia Civil de Londres, onde a Associação de Aeronáutica da Grã Bretanha concedeu a eles a sua primeira medalha de ouro, que tinha sido instituída em 1868. Por mais de uma hora os Wright foram elogiados e ovacionados, pela elite de inventores, cientistas e oficiais do governo inglês.

Em 6 de maio, o rico industrial Henry Deutsch de La Meurthe, anuncia que irá criar uma companhia para fazer um serviço expresso de dirigíveis entre Paris, Fontainebleau, Orleans, Deauville e Nancy.

Em 11 de maio, os Wright chegam aos Estados Unidos. São recepcionados como "os reis dos ares". Na ocasião, declararam que já venderam os direitos das máquinas para a Itália e Alemanha, além da França, é claro, onde já estão sendo construídos 35 aparelhos.

Em recepção no dia 12 de maio, feita no Lawyer's Club pelo Aero Club of América, onde mais de cem representantes de vários Aero clubes do país, estavam presentes além de cientistas e notáveis de Nova York.

O detalhe é que não havia representantes do governo, apenas um, representando o prefeito da cidade. O desinteresse do governo americano para com os Wright sempre foi claro e, agora, os oradores estavam cobrando essa atitude.

O presidente do Aero Club of América, A. Holland Forbes, em discurso acalorado traçou a trajetória dos inventores. Uma onda de aplausos que durou vários minutos explodiu na sala e os Wright, com sua costumeira modéstia, agradeceram e falaram pouco.

Os Wright são secos e não gostam de discursos. A alta sociedade fica surpresa pela sua falta de traquejo social e se pergunta: "*Qual é o problema dos Wright?*"

Disse Wilbur:

> "*Alguns demonstraram interesse em nós e tentaram ler nossos pensamentos para dizer quais seriam nossos próximos passos, mas, geralmente, somente disseram o contrário do que fizemos. Disseram que fomos obrigados a ir para fora para obter reconhecimento. Mas, sabemos que fomos reconhecidos primeiramente pelo Aero Club of América. Poucos meses depois de nossos vôos em 1903, em Dayton, o Aero Club deu uma declaração reconhecendo nosso sucesso. Não temos nenhuma queixa a fazer sobre o tratamento que este país nos dispensou*."

Orville agradecendo, disse:

> "*Estamos felizes de estar de volta ao nosso país, e queremos agradecer a nossos amigos por suas inúmeras palavras de incentivo e de reconhecimento do nosso trabalho*".

Porém, todos tem noção que por serem pessoas do interior, sem pertencer a sociedade, sem ter vida social, com sotaque caipira, o governo americano, as autoridades, a alta sociedade esnobe, não queriam se misturar com eles, nem que eles se misturassem com elas.

Isso foi declarado em vários discursos. A falha do Governo americano em ajudar nas suas experiências não passou em branco. O Gen. Bingham, que estava

presente à solenidade, como representante do prefeito, declarou:

> "*Estamos contentes de rever os Wright, pois são homens que fizeram algo. Eles pertencem a uma classe que todos prezamos e admiramos. Como oficial do exército, tenho que admitir, com uma sensação de abatimento e desgosto, que, realmente os Wright foram obrigados a ir para o exterior para obter o reconhecimento em países estrangeiros, que deveriam ter tido aqui. Nosso governo é tão ultra-conservador que ficou temeroso em se arriscar nessa empreitada. Isso não passa de uma vergonha!*" (NYT- 13/05/1909)

No dia 13 de maio, os Wright chegam a sua cidade, Dayton. A cidade parou, quando o trem chegou, foram dadas salvas de trinta tiros de canhão e foram recepcionados por um comitê presidido por seu primo A. L. Shearer. Os Wright desfilaram em carroça aberta - juntamente com seu pai, o bispo Milton Wright, seu irmão Lorin Wright, com a esposa e três filhos - por uma cidade enfeitada e animada por bandas de música.

Alguns dias depois, Katherine declara que vai retornar a dar aulas na escola pública de Dayton.

Em 6 de junho de 1909, o jornal New York Times, se penitencia e em longa reportagem conta a história de como a América perdeu os Wright, culpando o governo. Aproveita a ocasião e mostra como os

políticos deixaram escapar importantes inventores que foram obrigados e ir para o estrangeiro e lá serem reconhecidos. Entre outros, conta o caso de Hiram Maxim, que ofereceu ao governo americano o projeto de sua metralhadora e foi ridicularizado e ignorado. Partiu então para a Inglaterra, onde recebeu todo apoio e honrarias, tendo sido condecorado e armado cavaleiro pelo rei, sendo hoje Sir Hiram Maxim.

O mesmo aconteceu com John P. Holland, o irlandês-americano inventor do submarino classe Holland, um patriota que fez todos os esforços para que o governo americano aceitasse seu projeto. Desesperado com a rejeição, ofereceu os planos para a Inglaterra, que imediatamente encomendou sete submarinos, antes que os americanos percebessem seu erro. Em 1909, todas as marinhas do mundo possuíam submarinos classe Holland.

Em 10 de junho de 1909, na ala Leste da Casa Branca, ocorreu a solenidade de entrega de medalhas aos Wright, ofertadas pelo Aero Club of América, pelo Presidente Taft. Presentes quase mil pessoas, entre personalidades americanas e delegações diplomáticas de quase todos os países.
Eis o discurso do Presidente:

> *"Nesta ocasião considero uma grande honra poder agraciá-los com essas medalhas, como prova de todos os seus feitos. Estou contente – talvez com algum atraso – em mostrar que na América não é verdade que "ninguém é profeta em sua terra". É especialmente gratificante, então, comemorar um grande*

passo na história da humanidade honrando homens que conseguiram realizá-lo com tanta modéstia. Vocês fizeram essa descoberta de um modo tipicamente americano e que nós, na América, sempre gostamos de mostrar – colocando mãos a obra no trabalho até que tivessem conseguido o seu objetivo.

(...) Não tenho dúvidas que, quaisquer que forem os progressos feitos, daqui em diante, em máquinas mais pesadas que o ar, os princípios que vocês descobriram e aplicaram e o método utilizado na sua aplicação serão os fundamentos do sucesso para todos eles.

Não quero pensar, e nem penso, que esses aparelhos que vocês inventaram para o uso humano terão sua utilidade maior em guerras. Acho que terão grande utilidade na guerra, e suponho que todos os representantes de governos se preocuparão com esse fato, de acordo com os preceitos atuais dos diversos governos para o indiscutível ponto de sua utilização na guerra. Mas, sinceramente, espero que tais máquinas tenham sua utilidade aumentada a tal ponto que, mesmo aqueles dentre nós que os encaram somente para tal finalidade, também possam verificar sua vantagem em transportar mais que um solitário passageiro em tempos de paz.

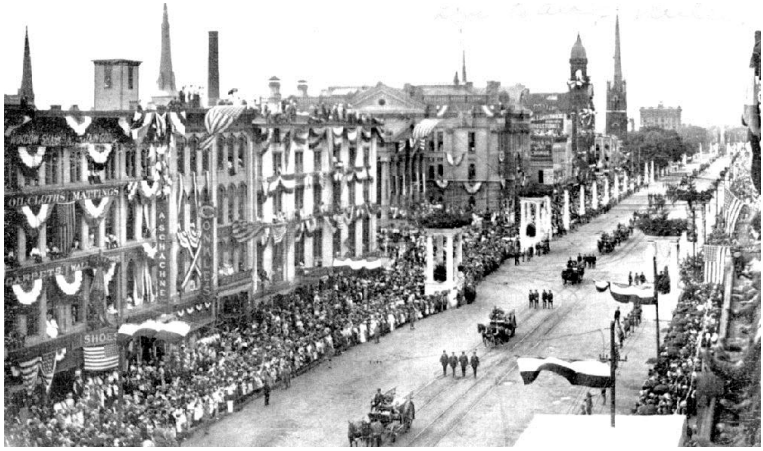
Muitas das grandes descobertas foram feitas por acaso. Homens trabalhando em uma direção esbarraram em uma verdade que os

levaram a fazer grandes descobertas, mas vocês, cavalheiros, deram exemplo de um outro método, muito mais elogiável. Vocês planejaram o que queriam realizar e então trabalharam duro no projeto até conseguir realiza-lo.

Parabenizo-os pelo que conseguiram. Parabenizo-os pelo reconhecimento que receberam de todas as cabeças coroadas da Europa e parabenizo-os por sua atitude, quando ao receber todas essas honrarias, mantiveram a modéstia demonstrando um comportamento digno de ilustres portadores da cidadania americana".

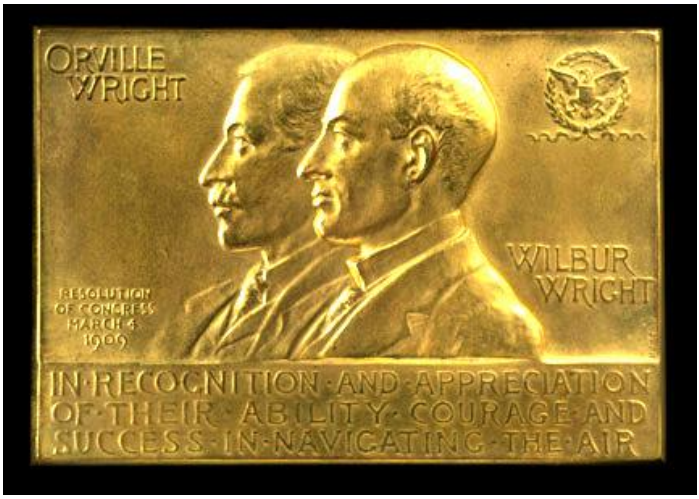
Estação Ferroviária de Dayton – Recepção aos Wright

No dia 17 de junho, a cidade de Dayton parou para homenagear, durante todo o dia e noite os ilustres filhos da terra. O detalhe curioso, é que entre uma homenagem e outra, os Wright corriam para sua oficina para trabalhar. A noite, assim que acabou uma grande queima de fogos, Wilbur chamou Orville e disse: *"Vamos voltar depressa para casa, que amanhã temos que acordar cedo".*



Centro de Dayton – Parada de Recepção aos Wright

No dia 18 de junho, em outra solenidade, desta vez em Dayton, os Wright foram agraciados com mais três medalhas: a medalha de ouro do Congresso Americano, a medalha do Governo de Ohio e a medalha da cidade de Dayton. Presentes representantes dos órgãos oficiais do governo americano, o governador de Ohio e o prefeito de Dayton, além de vários convidados estrangeiros.



Medalha de Ouro do Congresso Americano aos Wright

Em 1 de julho, em Fort Myer, Orville retornou os vôos para o governo americano. Outro detalhe curioso foi o aparecimento de Wilbur no campo, onde estavam nos palanques altas autoridades das forças armadas e metade do Senado americano. Wilbur estava sujo de óleo e graxa, vestindo macacão e foi procurado por um oficial do exército que perguntou se o vôo aconteceria. O oficial disse que esperava que houvesse um vôo, pois ali estavam reunidos a metade dos senadores do congresso, aguardando. Wilbur respondeu, que talvez sim e talvez não. O oficial insistiu dizendo que esperava que ele fizesse uma tentativa. A resposta foi seca: "Veremos".

O tempo passa e Wilbur acha que o tempo não está bom e não voa. Os figurões ficam chateados e incomodados de verem ao longe Wilbur e Orville sentados perto do aparelho, conversando e rindo.
Um oficial do exército, nervoso e preocupado com a demora, pergunta a outro: "*Existe a possibilidade de*

se emitir uma ordem especial para que eles façam o vôo?" O outro, que tinha falado antes com Wilbur, respondeu: "*Sem chance. Eles não aceitam ordens. Eles estão no comando desse show*"

O general Allen, para contornar a situação, convidou os presentes para examinarem o aparelho no campo, coisa que os Wright não permitiam. Todos aceitaram e rodearam o avião. Assim que os Wright viram a multidão invadindo o campo se levantaram e o abandonaram.

Então, às 18horas e 30 minutos, quando alguns senadores já voltaram para a casa, mas a maioria ficara, os Wright fizeram um vôo.

Depois, comentando a espera, Wilbur declarou:

> "*Essa foi a coisa mais ridícula que o Senado poderia ter feito. Nós não garantimos vôos. Todos sabem que não estamos fazendo shows*"

Os Wright são avessos a toda e qualquer publicidade. Durante sua estada em Washington foram centenas de convites para lanches e jantares, que eles recusaram quase todos. Não se deixavam fotografar, não compareciam a eventos e shows. A suas noites são passadas no quartos do hotel onde se hospedam.

Outro detalhe observado foi o lanche da tarde dos Wright. Junto ao campo de Fort Myer, a cinco minutos de caminhada existia um clube de oficiais do exército com uma ótima cozinha. Os Wright tinham

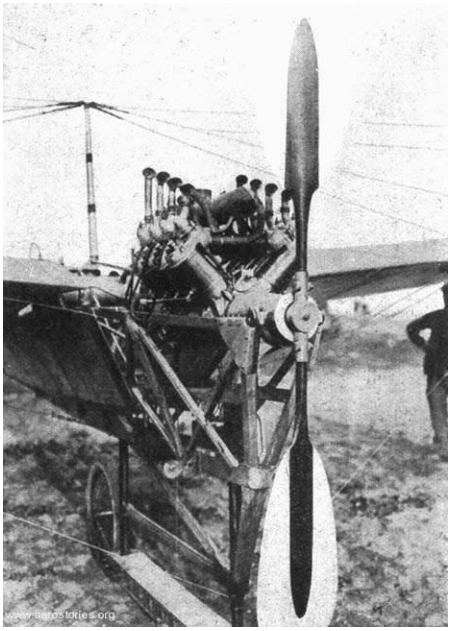
cartões de visitantes e poderiam usar o clube na hora que quisessem. Mas eles não faziam isso.

Quando chegava a hora do lanche, eles saíam do campo, tomavam um bonde, viajavam por dois quilômetros até o rio Potomac, depois tomavam outro bonde a iam até Georgetown, onde lanchavam no salão de uma leiteria. Eles preferiam isso a ter que ser crivados por perguntas pelos oficiais no clube.

---------- * * * ----------

Capítulo 33
A Vitória Esmagadora dos Wright

Em 15 de julho, Paulham bateu o recorde de vôo na França, com um avião dos Wright. A distância coberta foi de 48 quilômetros em 1 hora 7 minutos e 19 segundos. Em 17 de julho, Paulham bate o recorde de altura com o mesmo aparelho, voando a 140 metros de altura.



Motor do Antoinette

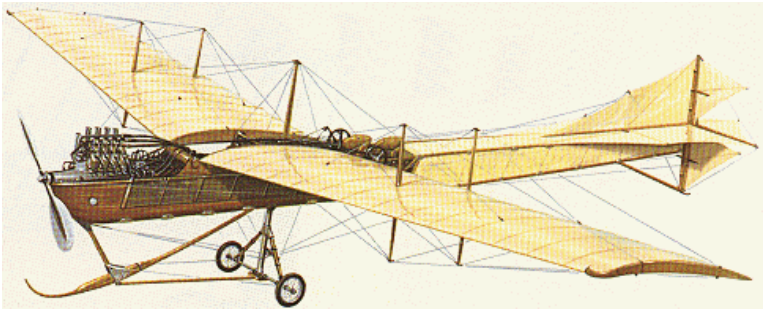
Em 20 de julho, em Fort Myer, Orville quebra seu próprio recorde de vôo, com um tempo de 1 hora, 20 minutos e 45 segundos.

Até 25 de julho os recordes de aviação oficiais de vôos com uma hora ou mais de duração eram 17, sendo que os Wright eram donos de 12. Wilbur bateu 7 na França e Orville 5 em Fort Myer.

Farman bateu 2 recordes, com um aparelho bastante parecido com o dos Wright; Tissandier, um, com avião dos Wright; Paulham, um, com um biplano Voisin e Latham, outro, com um monoplano Antoinette.

Os recordes de 50 minutos ou mais, são os 17 acima mais 6, totalizando 23. Desses 6, dois são dos Wilbur, um de Glenn Curtiss, um de Tissandier, um de Blériot e outro de Orville.

Em 25 de julho de 1909, Blériot atravessa o canal da Mancha. Wilbur declarou:



Antoinette - 1909

"*O vôo de* Blériot *foi esplêndido. Eu o conheço bem e ele é o tipo de homem para realizar tal*

> *proeza. Ele parece ser destemido e, geralmente, alcança os objetivos que estabelece. Porém, essa imprudência é o que excede suas qualidades de bom piloto, pois ele não tem a mínima noção de precaução. Sua velocidade foi excelente e sua máquina foi mais rápida do que pensei que pudesse suportar*".

Sobre os prêmios que estão sendo oferecidos na Europa, Wilbur declarou:

> *"Não, não participaremos. Eu ganhei um prêmio na França de 4 mil dólares e desde então me arrependi. Foi uma perda de tempo que eu poderia ter utilizado para melhorar o aparelho. Fomos convidados a competir pelo prêmio de 50 mil dólares na Inglaterra, para voar, com duas paradas, de Londres a Manchester, num tempo de 24 horas e distância de 290 quilômetros, o que pode ser feito facilmente com nosso aparelho, mas estamos voltados para o setor sério da aviação. Temos contratos com quatro países europeus e, enquanto estiverem vigorando, deixaremos completamente de lado o elemento espetáculo".* (NYT-26/07/1909)

Orville criticou o aparelho de Blériot, dizendo que seu motor era uma porcaria. O New York Times não gostou e em editorial respondeu:

> *"O feito de voar pelo canal da Mancha num monoplano, uma máquina diferente dos*

> *biplanos, do tipo dos Wright (...) na opinião dos irmãos Wright foi realizado por um aviador sem expressão e por uma máquina que não vale nada. (...) Eles, de repente, começaram a se gabar de sua superioridade. Será que eles não subiram até uma alta posição conquistada na memória da humanidade? De seu vitorioso pedestal no Olimpo, será que precisam negar ao Sr.* Blériot *seu modesto nicho nele?"* (NYT-27/07/1909)

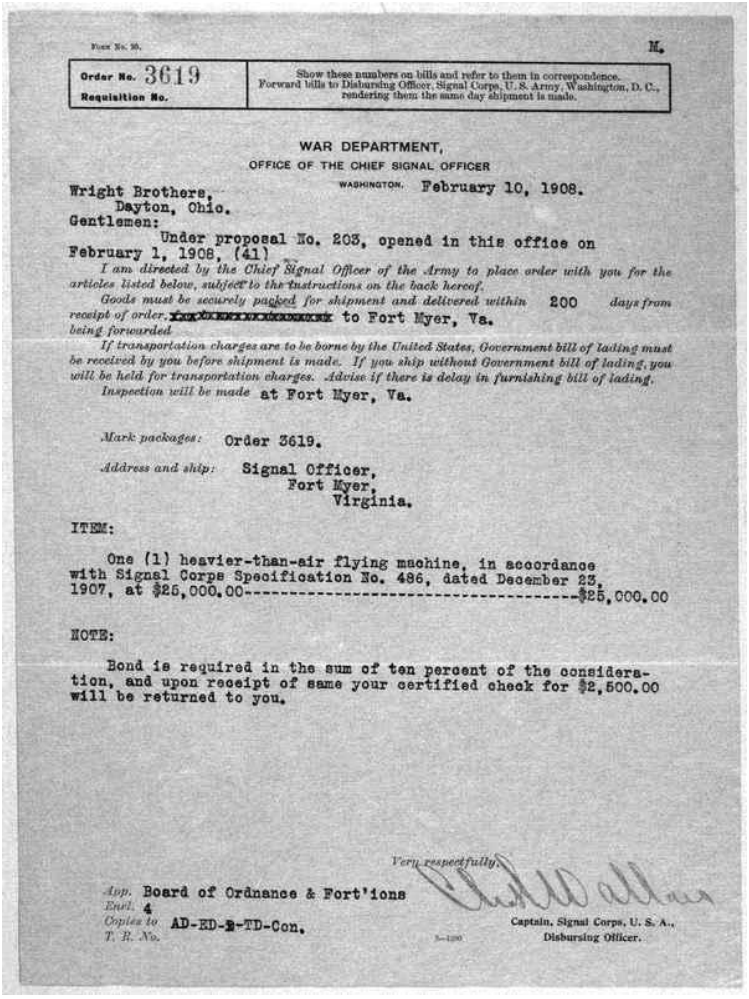
Em 30 de julho, em Fort Myer, Orville estabeleceu outro recorde voando 32 quilômetros pelo campo, indo até os arredores da cidade de Alexandria, Virgínia, e voltando a Fort Myer, levando o Ten. B. D. Foulois como passageiro.

Com isso o governo americano se declarou satisfeito com os testes e comprou o aparelho por 25 mil dólares, dando ainda um bônus de 5 mil dólares aos irmãos.

O exército está em negociações para reduzir o custo do aparelho, pois os Wright já informaram que irão vendê-lo aos civis por cerca de 7,5 mil dólares a unidade. Eles estão com uma carteira imensa de pedidos e pretendem começar a atendê-la.

Um grande magazine sondou os Wright para a possibilidade de assinar um contrato para que eles fizessem vôos sobre as suas lojas em Nova York, Chicago e Boston. Foi recusado. Então negociaram

um contrato para exibir três aparelhos em suas lojas, nas três cidades.



Form No. 30. M.

Order No. 3619
Requisition No.

Show these numbers on bills and refer to them in correspondence. Forward bills to Disbursing Officer, Signal Corps, U. S. Army, Washington, D. C., rendering them the same day shipment is made.

WAR DEPARTMENT,
OFFICE OF THE CHIEF SIGNAL OFFICER
WASHINGTON. February 10, 1908.

Wright Brothers,
Dayton, Ohio.

Gentlemen:

Under proposal No. 203, opened in this office on February 1, 1908, (41)

I am directed by the Chief Signal Officer of the Army to place order with you for the articles listed below, subject to the instructions on the back hereof.

Goods must be securely packed for shipment and delivered within 200 *days from receipt of order,* to Fort Myer, Va.
being forwarded.

If transportation charges are to be borne by the United States, Government bill of lading must be received by you before shipment is made. If you ship without Government bill of lading, you will be held for transportation charges. Advise if there is delay in furnishing bill of lading.

Inspection will be made at Fort Myer, Va.

Mark packages: Order 3619.

Address and ship: Signal Officer,
Fort Myer,
Virginia.

ITEM:

One (1) heavier-than-air flying machine, in accordance with Signal Corps Specification No. 486, dated December 23, 1907, at $25,000.00----------$25,000.00

NOTE:

Bond is required in the sum of ten percent of the consideration, and upon receipt of same your certified check for $2,500.00 will be returned to you.

Very respectfully,

App. Board of Ordnance & Fort'ions
Encl. 4
Copies to AD-ED-E-TD-Con.
T. R. No.

Captain, Signal Corps, U. S. A.,
Disbursing Officer.

Requisição de compra do aeroplano feito pelo Exército Americano

Wright Contornando a Estátua da Liberdade

Em 19 de agosto de 1909, os Wright impetraram a primeira ação contra a Aeronautic Society, que estava pretendendo fazer uma apresentação com aviões Curtiss. Alegavam que o controle das asas tinha sido

patenteado por eles. Na época soube-se que já existiam 368 patentes aeronáuticas nos Estados Unidos, a maioria delas pertencendo aos Wright.

Wilbur declarou que todo avião no mundo, que faz vôos bem sucedidos, são construídos com um ou mais sistemas inventados e patenteados por eles, notadamente o controle de estabilidade do aparelho. (NYT-20/08/1909)

Em 24 de agosto, os Wright entraram com uma ação para proibir vôos de aparelhos do tipo Blériot e Farman na América, sob a mesma alegação. Por outro lado, Orville Wright está em Berlim, para também iniciar ações na Europa para os que estão infringindo as suas patentes.

Em 29 de setembro, Wilbur fez vôos na baía de Hudson e circundou a Estátua da Liberdade.

Em 02 de outubro de 1909, Orville, em Potsdam, Alemanha, bateu todos os recordes mundiais de altura, voando a cerca de 500 metros de altura. Nesse dia em outro vôo, levou como passageiro o príncipe herdeiro alemão Frederico. Este, o presenteou com um broche com a letra W e uma coroa, feitos por diamantes e rubis

Em 4 de outubro, Wilbur fez novo vôo sobre a baía de Hudson, passando sobre navios de guerra ingleses ancorados no porto. O vôo foi considerado perfeito, inteiramente sob controle e as possibilidades de se bombardear navios ficaram patentes na ocasião,

despertando o interesse dos exércitos e marinhas de todo o mundo.

Em 9 de outubro, Wilbur bateu o recorde de velocidade voando por 500 metros em 58 3/5 seg. Isso equivale a cerca de 31 km/h. O detalhe é que a decolagem foi feita sem catapulta. Os vôos foram presenciados pelo primeiro ministro chinês.

Nessa época diversas empresas na França e na Alemanha estavam fabricando aviões com as patentes dos Wright. E em breve seriam abertas outras na Rússia e Itália. Em 10 de outubro de 1909, os irmãos Wright anunciam que contrataram a empresa F.R. Cordley of Flint & Co. para iniciar uma série de ações judiciais contra empresas estrangeiras que usarem suas patentes sem autorização.

Foi divulgado que essas ações seriam energicamente conduzidas, o que não tinha sido feito até agora, pois os Wright estavam tomando todas as providências, sem alarde, para ganhar na justiça os seus direitos.

Em 11 de outubro, Wilbur bate o recorde, em Washington, de vôo em círculos, decolando mais uma vez sem ajuda da catapulta.

Na França, a ***Compagnie Generale de Navigation Aérienne***, que comprou os direitos da máquina dos Wright, está tomando providências para processar todos os fabricantes que estão usando sistemas patenteados dos Wright. Estão incluídos Farman, Latham, Blériot , Esnault-Pelterie, Santos Dumont e vários outros. O único que escapa é Voisin.

Em 22 de novembro é anunciada a fundação da ***Wright Company***, a nova empresa americana com as finalidades de fabricar aviões e proteger as patentes dos Wright nos Estados Unidos e Canadá, cuja fábrica ficará em Dayton, Ohio e os escritórios, na Rua 44 em Nova York, que serão inaugurados dentro de uma semana.

A empresa é fruto da reunião de homens de negócios americanos, que entraram com um capital de 1 milhão de dólares. São eles: Cornelius Vanderbilt, Theodore P. Shonts, Allan A. Ryan, Morton F. Plant, Howard Gould, Anderew Freedman, Robert J. Collier, Edward J. Berwind, August Belmont e Russel A. Alger. Todos são bastantes conhecidos no mundo das finanças e os menos famosos são: o Sr Alger, que mora em Detroit, Michigan, sendo diretor da *Packard Automobile Company*; o Sr. Ryan é filho de Thomas F. Ryan integrante da empresa *A. Ryan & Brother*, representante da *American Surety Company* e diretor da *Bethlehem Steel Corporation* e do *Union Exchange Bank*; o Sr. Plant é presidente da diretoria da *Southern Express Company*, vice-presidente da *Chicago, Indianápolis & Louisville Railroad* e diretor da *Interborough Rapid Transit* e de mais várias outras companhias de serviço publico e instituições bancárias; o Sr. Berwind é presidente da *Berwind-White Coal Mining Company* e diretor de várias outras companhias de carvão, ferrovias, bancos e operadoras fiduciárias.

Os capitalistas acima formarão o quadro da diretoria. O comitê executivo ficará a cargo de Shonts,

Freedman, Belmont, Alger e Wilbur e Orville Wright, sendo que os últimos também serão presidentes da empresa. Clinton R. Peterkin e outro irmão dos Wright serão vice-presidentes.

O diretor do Comitê executivo será Andrew Freeman, que em entrevista declarou: "*Com a formação desta companhia, tem início o verdadeiro desenvolvimento da navegação aérea. Daqui por diante o trabalho será executado em linhas científicas, com o objetivo de desenvolver aeronaves para serem utilizadas comercialmente, em esportes e lazer*".

Para a formação da empresa, os capitalistas fizeram uma intensa investigação dos Wright e ficaram convencidos com as provas apresentadas por seus representantes, bem como da validade de todas as suas patentes e a análise técnica de todos os vôos feitos até agora. Essas evidências de prioridade no campo da navegação aérea foram aprovadas por todos que investiram dinheiro para compor o capital da empresa.

No dia 23, com o capital já incorporado, será oferecido um grande banquete por Thomas A Walsh, presidente do *Washington Aero Club*, no *Metropolitan Club*, aos diretores da nova empresa, sendo convidados todos os mais relevantes nomes da aeronáutica no país.

Com isso, nada mais é preciso dizer. Os Wright, com trabalho duro e eficiente, conseguiram o capital de um milhão de dólares, tanto sonhado por Santos

Dumont, que com suas farsas e ociosidade de rico, jamais poderia ser realizado.

Em 29 de abril de 1911, o Terceiro Tribunal Cível de Paris acolheu a ação movida pelos irmãos Wright contra vários fabricantes de aviões franceses. Porém apesar de considerá-la válida deixou-a em suspenso, para que fosse analisada com mais profundidade, uma vez que a ciência da aviação era ainda muito nova.

Por outro lado, a ação movida pelos Wright contra Santos Dumont foi arquivada, baseada no fato de que o acusado, mesmo plagiando, "*construía aviões apenas para uso pessoal*." (NYT- 30/04/1911)

> "*Que fique claro que os Wright, e mais ninguém, inventaram o avião. Mas eles não o inventaram isoladamente. Eles estavam bem cientes de todos os trabalhos anteriores, procuraram informações e conselhos, contaram (às vezes para sua tristeza) com trabalho dos outros, e se mantiveram a par dos desenvolvimentos na América e no exterior, tendo aperfeiçoando suas habilidades linguísticas em francês e Alemão para poder entender as últimas novidades do Pensamento europeu.*
>
> *Longe de ser artesãos "cortar e tentar", os Wrights eram altamente treinados e talentosos proto-engenheiros que mantinham registros meticulosos, constantemente assessorados e avaliados em seu trabalho, e criativamente combinavam pesquisa de solo e aéreas. Eles*

eram mestres em integrar várias tecnologias em um todo sintetizado e bem sucedido.

Eles desenvolveram o primeiro avião de sucesso do mundo capaz de um vôo a motor sustentado e controlado, mas o projeto que eles escolheram diferia radicalmente do rumo principal que o projeto de aeronaves mundiais seguiria depois de 1905.

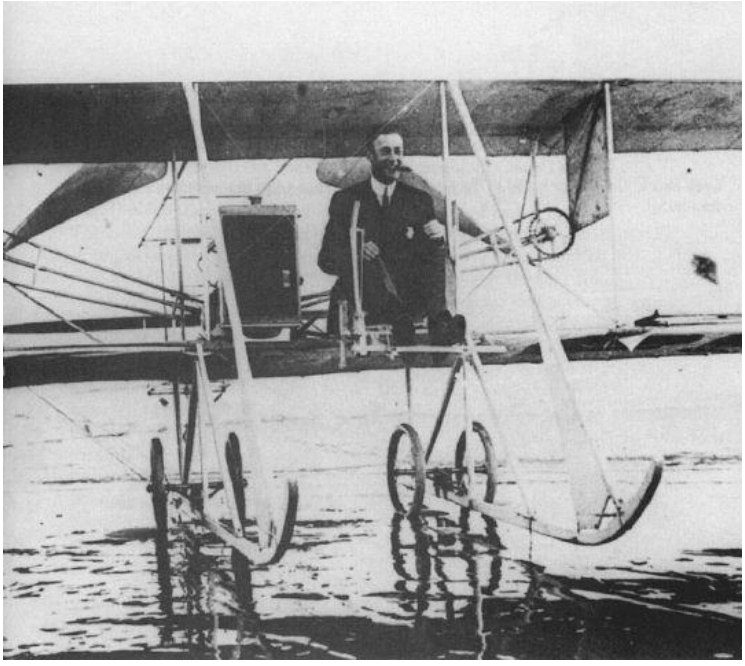
Certamente, os Wrights não ensinaram o mundo a voar, pois no momento em que os Wrights demonstravam sua aeronave em público (em 1908 e 1909), os franceses já voavam com projetos básicos de Blériot, Farman e Levavasseur que os colocaria bem à frente do Estados Unidos dentro de dois anos.

E os Wrights não foram os primeiros a demonstrar um avião no exterior: antes de Wilbur voar na Europa, aviadores franceses já haviam voado no exterior, na Bélgica, na Itália - e até nos Estados Unidos. Em vez disso, o que os Wrights ensinaram foi algo maior: ***como voar melhor****.*

Embora seja verdade que os Wrights deram ênfase a controlabilidade, seus pontos de vista sobre isso não eram únicos, com uma exceção importante: eles perceberam, desde o início de seu trabalho, as "três dimensionalidades" do voo que o diferenciava de um mero passeio no espaço. Eles reconheceram melhor do que ninguém, que o aeroplano tinha que ser

> *controlado em voos direcionais, particularmente para fazer círculos."*
> ***Hallion, Richard P*** *– "Taking Flight: Inventing the Aerial Age, from Antiquity through the First World War".*

Pilotando um modelo dos Wright, Calbraith Rodgers, depois de um vôo de 49 dias através dos Estados Unidos, em 5 de novembro de 1911, chegou a Pasedena, Califórnia, no primeiro vôo costa-a–costa nos Estados Unidos.

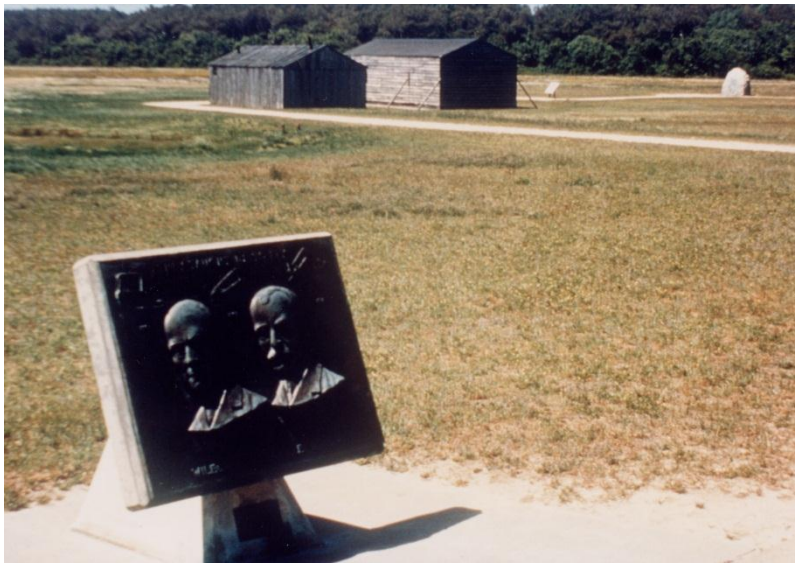


Rodgers, em 1911, no modelo Wright

Rodgers fez 69 paradas no percurso e sofreu 16 desastres. Ele era seguido por um trem especial, que levava peças de reposição do aparelho. A aventura foi patrocinada pela *Armour Meat Packing Company*, que fazia propaganda do seu refrigerante "*Vin Fiz*". Rodgers recebeu US$ 5 por cada milha percorrida, num total de US$ 21605.

Os Estados Unidos criaram em Kill Devil Hills, North Carolina, no mesmo local onde os Wright fizeram seu primeiro vôo, o ***Wright Brothers National Memorial*** .

Nesse local foi feita uma reconstituição perfeita do campo de testes dos Wright.



Placa com efígie dos Wright e réplicas dos barracões no mesmo

lugar onde ficavam

Réplica do Flyer quando foi lançado em 1903

Detalhe do Flyer

Marcos indicando onde o Flyer pousou nas quatro tentativas de 17 de dezembro de 1903

Marco Comemorativo no *Wright Brothers National Memorial*

Inscrição:

"*The First successful flight of an aeroplane was made from this spot by Orville Wright, december 17, 1903, in a machine designed and built by Wilbur Wright and Orville Wright.*
This tablet was erected by the National Aeronautic Association of the U.S.A. december 17, 1928 to commemorate the twenty-fifth anniversary of this event"

Ou seja:

"*O primeiro vôo bem sucedido de um aeroplano foi feito a partir desse ponto por Orville Wright em 17 de dezembro de 1903 com uma máquina projetada e construída por Wilbur Wright e Orville Wright. Esta placa foi erguida pela National Aeronautic Association dos Estados Unidos em 17 de dezembro de 1928 para comemorar o 25º aniversário do evento*."

Monumento em homenagem aos Wright no
Wright Brothers National Memorial

----------***----------

Capítulo 34
A Catapulta

"*Com catapulta até as pedras voam*". Com essa frase um cretino na Internet começa um libelo para atacar os Wright. Falácia pura que neste capítulo vamos desmontar definitivamente.

O que significa a palavra voar? Em português ela pode ser usada em várias ocasiões, principalmente em sentido figurado. Pode-se dizer "*O pensamento voa*" quando se está divagando; "*o cavalo voa*" ou o "*carro voa*", quando se quer dizer que eles são muito rápidos; "*ele saiu do banco e voou para casa*" no sentido de deslocar-se rapidamente; "*meu dinheiro voou*", para dizer que acabou rapidamente; "*o touro voou sobre o toureiro*" para dizer que o touro atacou ferozmente, etc.

Para nós, nesse trabalho, voar não é analisado em sentido figurado, mas em sentido direto: sustentar-se ou mover-se no ar por meio de asas ou algum meio mecânico, flutuar no ar; ascender, pairar. Ou seja, aquilo que as aves fazem.

Vamos então recorrer à Física para um maior aprofundamento no assunto. Resumindo à sua forma mais simples o problema a ser estudado é o DESLOCAMENTO PELO AR DE UM OBJETO MAIS PESADO QUE O MEIO, ou seja, o próprio ar.

Para nosso objetivo de estudo podemos supor que existem dois tipos desse deslocamento:

- deslocamento simples
- deslocamento controlado

Deslocamento simples

O deslocamento simples é aquele em que o objeto **SEMPRE** necessita de uma energia inicial – velocidade inicial ou energia potencial com velocidade inicial igual a zero - para vencer a força de gravidade e iniciar sua trajetória pelo ar.

Nesse caso sua trajetória é fixa e o objeto sofre as ações da força gravitacional e da resistência do ar sem ter possibilidade de se contrapor a elas.

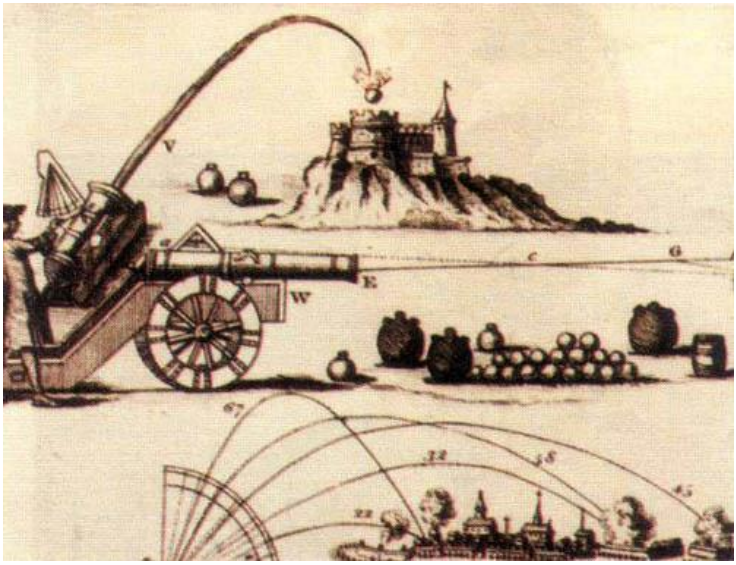
Desse modo, depois de percorrer um determinado espaço de sua trajetória, perde sua energia inicial e começa a cair sob a força da gravidade até chegar ao chão.

Esse deslocamento possui três fases distintas, que são "*sine qua non*", ou seja, obrigatoriamente as três precisam existir:

- A decolagem ou lançamento
- O deslocamento pelo ar ("voo")
- A aterrisagem ou queda

Como exemplos temos uma bala de canhão que é atirada ao ar. Ou uma flecha lançada por um arco. Ou

uma pedra lançada por uma catapulta. Ou uma bola de tênis atirada ao ar por você.



Tiro e canhão: deslocamento simples

Todos esses deslocamentos necessitam de uma energia inicial para imprimir velocidade no objeto para que ele se mova no ar.

O estudo desse tipo de deslocamento tem um capítulo na Física exclusivo, chamado de "BALÍSTICA".

No caso de um objeto deixado cair de um local elevado – por exemplo, uma pedra solta no ar do cume de uma torre – não existe velocidade inicial, mas o objeto possui energia potencial proveniente de sua posição mais elevada. O objeto cai em trajetória retilínea até se chocar como chão.

Se esse deslocamento pelo ar for chamado pelo leigo de "voo" - o que realmente acontece com frequência –

sempre será em sentido figurado. Portanto, tecnicamente, **deslocamento simples não é voo**.

Deslocamento controlado

Esse tipo de deslocamento é aquele em que o deslocamento pelo ar VENCE a força gravitacional e a resistência do ar. Ou seja, um deslocamento que satisfaz as exigências para ser declarado como voo. O autêntico voo, como aquele produzido pelas aves.

Nele o objeto se deslocando dentro do ar pode mudar a trajetória, mudar a direção, subir, descer, fazer curvas e ficar indefinidamente no ar enquanto tiver energia própria para isso. Ao final do voo, pode aterrissar controladamente, sem cair e sem sofrer qualquer dano.

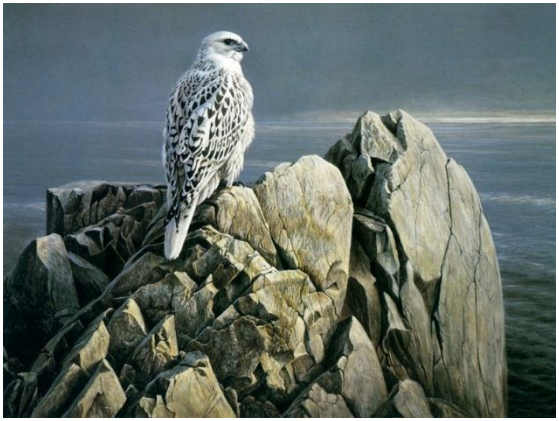
Esse deslocamento possui duas fases distintas, que são "*sine qua non*", ou seja, obrigatoriamente as duas precisam existir:

- O deslocamento pelo ar - voo
- A aterrisagem

Pode ainda possuir uma primeira fase, que é a decolagem, mas ela não é necessária ou não influencia no voo.

Não é necessária quando o objeto inicia o voo SEM velocidade inicial, como no caso de um falcão no topo de uma montanha que começa a voar. Assim que deixa o poleiro, seu voo se faz inteiramente através de

sua força muscular. Ou seja, ele não utilizou forças de decolagem, mas sim iniciou o voo de forma direta.



Falcão na montanha

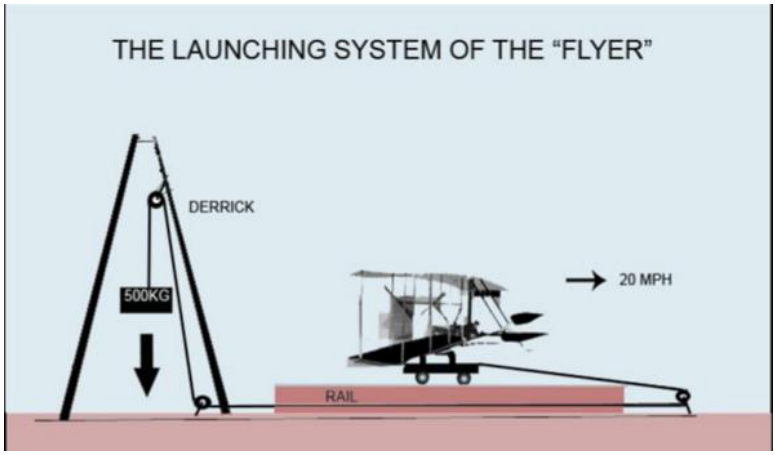
Por outro lado, quando o objeto em deslocamento não mais utiliza as forças de decolagem, estas não influenciam o voo.

Teste do X15

É caso do teste com aviões. Veja-se o teste com o X15, o primeiro aparelho a voar a Mach6 (seis vezes a velocidade do som ou 2040 m/s) em 09/11/1961.

Ele se elevou no ar carregado por B52B e foi solto em pleno ar. Nesse momento estava com uma velocidade inicial igual ao da nave mãe. Ao ser solto passou a voar pela força de seu motor, não mais sendo influenciado pela velocidade inicial do lançamento.

Esse é inteiramente o caso da catapulta do aparelho dos Wright. Ela dava o impulso inicial para que ele se levantasse do chão, e **depois disso o aparelho voava por si só, pela força de seu motor e não pela força fornecida pela catapulta.**



Sistema de lançamento do Flyer

Qual é, pois a característica marcante que diferencia deslocamento simples do deslocamento controlado?

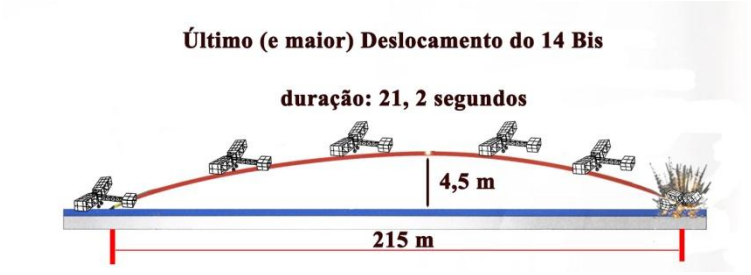
O deslocamento simples necessita que existam três fases distintas e o objeto realiza seu "voo" EXCLUSIVAMENTE pela força de lançamento ou energia cinética da decolagem, pois não possui motor para lhe fornecer potência durante o voo, caindo a seguir.

O deslocamento controlado possui duas fases, porém pode ou não possuir força de lançamento na decolagem e depois dela o voo se processa sem o seu concurso, ou seja, a força de decolagem não é mais necessária, pois possui motor que fornece potência para mantê-lo no ar. O objeto geralmente aterrissa sem cair.

Os Wright utilizaram a catapulta para lançar o aparelho que, **depois de estar no ar, realmente voava pela força de seu motor e não pelo impulso da catapulta** e após o voo, na próxima fase, aterrissava suavemente sem sofrer danos.

Modelo da catapulta do Flyer

O 14 Bis de Santos Dumont, pelo contrário não voou, apenas fez um deslocamento simples: decolou por força de um motor, cumpriu uma trajetória retilínea por cerca de 215 metros em 21 segundos com ajuda dessa mesma força, porém não conseguiu vencer a força da gravidade e a resistência do ar e caiu, sofrendo danos irreparáveis e foi para a sucata.



O 14Bis, depois da queda. Destino: sucata

É isso aí, caro leitor. Mais explicado do que isso, só desenhando.

Nesse ponto resta explicar de onde surgiu tal polêmica e os motivos do uso da catapulta pelos Wright.

A Polêmica Brasileira

Exatamente em 13 de outubro de 1905, os Wright terminaram uma série de provas com seu aparelho e estavam agora prontos para comerciá-lo.

No final de outubro e princípios de novembro desse mesmo ano contrataram o capitão Ferber para ser seu procurador na venda das máquinas ao governo francês.

Como era de se esperar a notícia vazou e a nobreza do Aéro Club de France que agora também dominava a FIA, entra em pânico. A patriotada desses franceses não podia admitir que alguém que não fosse francês tivesse inventado o avião.

Vamos lembrar que disse Ernest Archdeacon em novembro de1907:

"*Os famosos irmãos Wright podem falar o que quiserem. Se for verdade – **e eu duvido disso cada vez mais** – que foram os primeiros a voar, **a glória não será deles.** As primeiras verdadeiras experiências em aviação com motor foram feitas na França e progredirão na França; e tenho certeza que os Wright serão derrotados por nós, antes mesmo que resolvam mostrar seu aparelho fantasma*."

O Príncipe Roland Bonaparte move céus e terra para descobrir o que os Wright faziam, mas obteve apenas pistas. Com as poucas informações que tinham chamaram seu factótum brasileiro e lhe deram a missão de voar a qualquer custo.

Tudo combinado, fizeram o regulamento que julgavam impossível de ser cumprido por qualquer aparelho que tivesse sido inventado no exterior, estipularam um prêmio e deram ouvidos a Santos Dumont, que com sua costumeira empáfia apostara que seria uma moleza ganhar essa corrida.

O que aconteceu já se sabe, e a FIA fechou os olhos quanto ao seu regulamento, permitindo que o prêmio fosse outorgado a Santos Dumont somente através do regulamento da Copa, porém não chancelando a experiência como voo.

Vale a pena lembrar aqui o regulamento da FIA para identificar um aeroplano:

1 - O voo deve ser realizado perante uma organização oficial, qualificada para ratificá-lo
2 - O vôo deve ser feito em clima calmo e em terreno plano e devidamente documentado
3 - A máquina deve poder decolar por seus próprios meios de uma área designada, com um homem a bordo
4 – A máquina deve levar a bordo a fonte de energia necessária
5 - A máquina deve voar em linha reta
6 - A máquina deve fazer uma mudança de direção (fazer curvas e girar)

7 - A máquina deve retornar ao ponto inicial de partida (aterrissar)

Vale ainda lembrar o regulamento da Copa Ernest Archdeacon – ganha pelo 14 bis - que dizia :

> **ART. 5. - Independentemente do modo de lançamento adotado (...)**

Ou seja, o lançamento do aparelho poderia ser feito por qualquer meio, o que entra em conflito com a 3ª regra do regulamento da FIA. O Aéro Club utilizou suas regras para dar o prêmio a Dumont, ignorando as regras da FIA.

A polêmica nasceu da 3ª regra da FIA, que os brasileirinhos patriotas dizem que o Flyer não cumpriu. Temos nesse caldeirão físicos, militares, pilotos de avião, historiadores e uma legião de ignaros a repetir: "*Voaram, mas precisava de catapulta*".

Para principiar, o Flyer não cumpriu a 3ª regra, como não cumpriu as outras, pois NÃO PARTICPOU dessa prova.

Se tivesse participado teria levantado voo, mesmo com seu motor fraquinho, coisa que foi feita em mais de 3 dezenas de provas, antes de 1905 **ou com a catapulta.** Isso era permitido pelo art 5º do regulamento da Copa.

E teria cumprido todas as outras regras, tanto da Copa quanto da FIA, coisa que o 14 Bis estava

impossibilitado de fazer quanto as 6ª e 7ª regras da FIA.

Os falaciosos para polemizar, aqui, utilizam a 3ª regra de um regulamento QUE NÃO FOI APLICADO NA PROVA, pois se fosse o 14 bis não teria vencido

E mais: no regulamento utilizado havia a possibilidade de uso da catapulta, por seu art. 5º.

Portanto, quem fala de catapulta, que está no regulamento da FIA, é obrigado a aceitá-lo e concordar que o 14 bis não voou.

A FIA – o órgão oficial – não analisou o Flyer, mas apenas o 14Bis (ninguém mais concorreu) e lhe deu o "*recorde de aviação*" mas, de forma coerente e sensata, se absteve de mencionar que aquele aparelho era um aeroplano, nem que voava.

O PRINCIPAL, COMO JÁ VIMOS É QUE A CATAPULTA NÃO INFLUENCIA O VOO.

Em 1908 os Wright foram a Paris para serem consagrados durante todo ano, com catapulta e tudo. Wilbur disse que não dispensava a catapulta por motivos técnicos. Quem achasse que, por isso, seu aparelho não voava, que se lixasse.

Necessidade da Catapulta

Os Wright eram radicais em seus princípios. Inteligentes, espertos, competentes, prezavam, acima de tudo, o trabalho e o lucro obtido com ele. Como qualquer ser humano, queriam ter sucesso e gozar uma vida confortável.

Essa é a primeira razão pelo segredo de suas experiências. Os resultados obtidos com sacrifícios e em anos de trabalho e criação inventiva – em seu modo de pensar – não podiam ser de domínio público. Eram fruto de seu trabalho e, por levarem a uma invenção que pode ser considerada a mais importante do mundo, não podiam ficar sem uma remuneração equivalente.

O Sr. Archdeacon em sua visão de político, queria que eles DOASSEM o invento ao governo americano. Para vazar e todo mundo ficar sabendo.

Os Wright inicialmente ofereceram o invento ao governo americano, **em carta datada de 09 de outubro de 1905** endereçada ao Secretário da Guerra, mas somente o apresentariam depois de fechado o contrato. O Governo americano não concordou: queriam ver o aparelho antes de fechar o contrato.

Os Wright não aceitaram e fizeram ofertas a outros países. Em carta ao Capitão Ferdinad Ferber – oficial de artilharia do exército francês – disseram que estavam prontos para vender sua máquina – fechar o contrato e depois fazer um teste de voo de 40 km - e relataram suas experiências de 1905

E estavam certos. Quem trabalhou, quem estudou, quem quebrou a cabeça foram eles. Durante anos, sacrificados, com escassos recursos, sem ajuda de ninguém realizaram o sonho mais caro da humanidade.

Traçando um esquema de trabalho meticuloso, puseram mãos a obra. Nesse esquema apareciam dois pontos principais: a segurança pessoal e o segredo dos trabalhos.

Ao fazer experiências com planadores, quando se elevavam a uma altura de 10 m, o piloto já sofria um sério risco de ferimentos caso caísse desse ponto. Para atender a segurança, escolheram lugares como pântanos e onde havia areia. É melhor cair na areia ou no barro do que em chão duro.

Kitty Hawk

E tais locais deveriam ser isolados, para não haver testemunhas e manter o segredo das experiências. Por isso, inicialmente, por volta de 1900, escolheram as

dunas de Kitty Hawk que atendia aos dois requisitos. Além disso o local tinha ventos constantes que ajudavam nas experiências com planadores.

Aqui aparece a primeira razão técnica para o aparelho não ter rodas e ser lançado por uma pista de madeira: a areia era fofa ou no pântano havia lama. Principalmente.

A segunda razão era a falta de motores. Na França, por volta de 1901, existiam diversas indústrias que fabricavam e pesquisavam motores a gasolina. Sr Buchet, Sr. Dion, Sr. Tatin, entre outros fabricavam motores que equipavam os modelos construídos por oficinas especializadas, conforme os pedidos dos clientes.

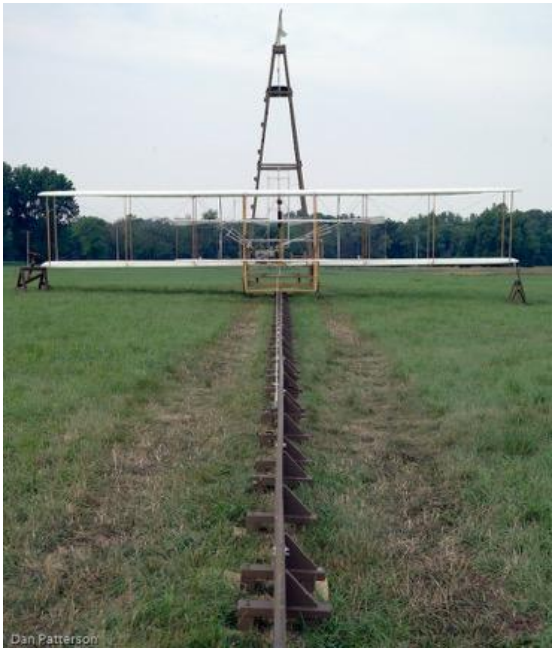
Na América isso não acontecia. Os motores disponíveis eram construídos por mecânicos de fundo de quintal que ainda estavam aprendendo a lidar com eles. E não eram potentes.

Flyer, o barracão e a catapulta em Huffman Prairie - 1905

Enquanto Dumont comprava motores de 40 hp, os Wright tinham a disposição apenas motores de 12 hp.

Com isso, tal motor mal tinha força para elevar o peso total do aparelho. E mais: estavam sujeitos a falhas, superaquecimento e perda de potência, além de não vencer a força do vento e causar uma desestabilização no rumo da decolagem, que provocavam quedas, colocando em risco o aparelho e seu piloto.

Veja que os Wright prezavam a segurança pessoal e, além disso, definitivamente não tinham recursos para construir outro modelo, caso o que utilizavam se esborrachasse no solo.



Modelo reconstruído do trilho de lançamento

Em sua carta de 2 de março de 1906 ao Aero Club da America, Wilbur comenta que as experiências de 1905 foram feitas em um campo pantanoso a cerca de

12 km do centro de Dayton (Huffman Prairie, que faz parte hoje da base da força aérea Wright-Patterson) e que tiveram de encerrar as experiências nele, devido ao acesso do público que começou a aparecer em grande quantidade.

Wilbur idealizou a catapulta para que o motor não fosse esforçado ao extremo na decolagem e para que o aparelho pudesse levantar voo na areia e nos terrenos pantanosos, seguindo um rumo estabelecido sem sofrer a ação do vento. Experiências mostraram que sem o uso dela, caso houvesse um pé de vento, o motor não teria potência para levantar o aparelho e este cairia na decolagem, se danificando e pondo em risco o piloto.

Por outro lado, caso conseguisse levantar voo, se elevaria sem rumo, ao sabor do vento, com o motor já superaquecido também pondo em risco a operação do voo.

Portanto não se precisa explicar mais nada sobre a questão da catapulta. Ela foi apenas a solução de um detalhe técnico por falta de motor potente. Com a instalação de um destes, abandonou-se a catapulta, como foi feito em novembro de 1908 na França.

Como as pessoas inteligentes e sem má fé podem notar, a única alteração feita no aparelho foi uma substituição de motor. Nada mais foi feito e a aeronave continuou voando, sem qualquer outra alteração em seu projeto.

A Catapulta dos Porta Aviões

O mesmo conceito dos Wright aplicado na guerra moderna. Sistema para dar velocidade inicial às aeronaves em uma pista pequena.

Para desmerecer os Wright, o lobby brasileiro apoiador de Santos Dumont diz o seguinte:

"A catapulta dos porta aviões é diferente da que era usada pelos Wright, pois os aviões do porta avião voam sozinhos. Já o aparelho dos Wright não sustentava o voo." Simplesmente mentira.

Esse é o fim definitivo da argumentação falaciosa envolvendo a catapulta.

---------- * * * ----------

Capítulo 35
A Consagração de Blériot

Em 1899, o bilionário Daniel Osiris, ofereceu uma renda vitalícia ao Institute de France para que premiasse, de três em três anos, com 20 mil dólares, ao melhor trabalho, invenção ou descoberta que fosse de interesse geral.

Louis Blériot, que já era famoso por seus aviões, consolidou sua fama por ser o primeiro a atravessar o Canal da Mancha numa aeronave.

Em 23 de janeiro de 1909 apresenta o nº XI. Logo depois, apresenta o Blériot XII, um monoplano de dois lugares que voou pela primeira vez em 21 de maio e, durante algum tempo, Blériot concentrou-se em pilotar esta máquina.

Em 12 de junho, com o XII, voa 250 metros com Santos Dumont e A. Fournier. É o primeiro voo no mundo de um aeroplano com 3 pessoas.

Em 16 de junho de 1909, Blériot e Voisin foram condecorados em conjunto e laureados com o Prêmio Osíris

Em 25 de junho, ele fez um vôo com duração de 15 minutos e 30 segundos, o mais longo até o momento, e no dia seguinte aumentou esse recorde pessoal para mais de 36 minutos.

Em 28 de junho com o XII em Douai voou 2500 metros a 50 m de altura com duração de 47 minutos

em 3 de julho voou com o XI 47, 277 km a 30 m de altura com duração de 47 mim 17 seg.
Em 4 de julho, em Port D'Aviation com o XI deu 24 voltas no aeródromo em 50min8seg a 30 m

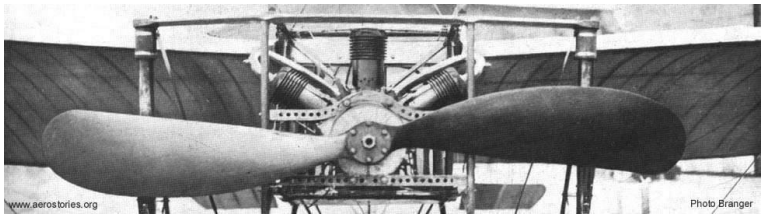
em 13 de julho, ele fez um voo com o XI de Etampes para Orléans.de 41,2 km em 44min 30seg ganhando o Prix du Voyage no valor de 14 mil francos.
O prêmio tinha que ser dividido da seguinte forma:

- 5 mil para o piloto
- 4 mil para o construtor francês do aparelho
- 3 mil para o construtor francês do motor
- 2 mil para o construtor francês da hélice

Blériot ficou com 9 mil, Anzani com 3 e Chauviere com 2 mil francos

Em 18 de julho ganhou o Prix Mahieu voando 1 km em 1 min9seg e depois ganhou o Prix du Tour voando 2km em 2m29seg

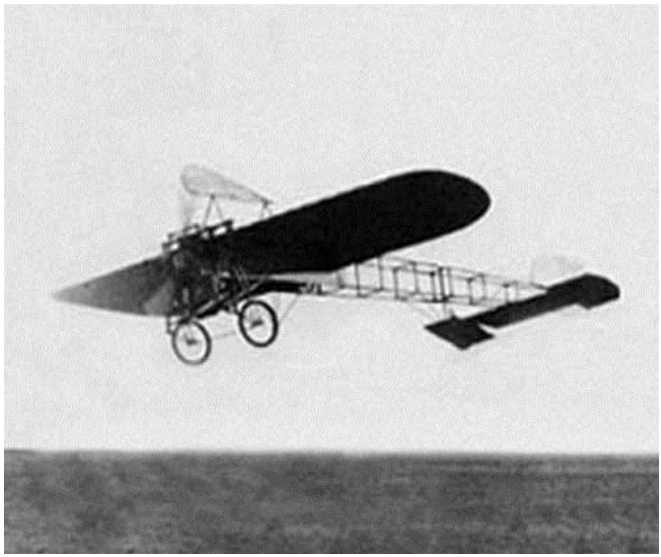
Em 25 de julho de 1909 em seu monoplano de 25 HP, **Model XI,** partiu de Les Barraques, perto de Calais, na França e voou até próximo de Dover, Inglaterra. Percorreu a distância de 35,2 km em 40 minutos e ganhou o cobiçado prêmio do *Daily Mail* de 1.000 libras esterlinas (cerca de 5 mil dólares).



Motor Anzani - Blériot

O Blériot XI foi montado em Neully e apresentado pela primeira vez em dezembro de 1908, na Exposição Internacional de Locomoção Aérea, em Paris.

Em 23 de janeiro de 1909, em Issy-les-Molineaux , com um motor REP de 28 CV efetua seu primeiro vôo. A estrutura vertical sobre as asas foi rapidamente abandonada por sua ineficácia. Logo o motor REP foi substituído por um motor ANZANI de 25 CV.

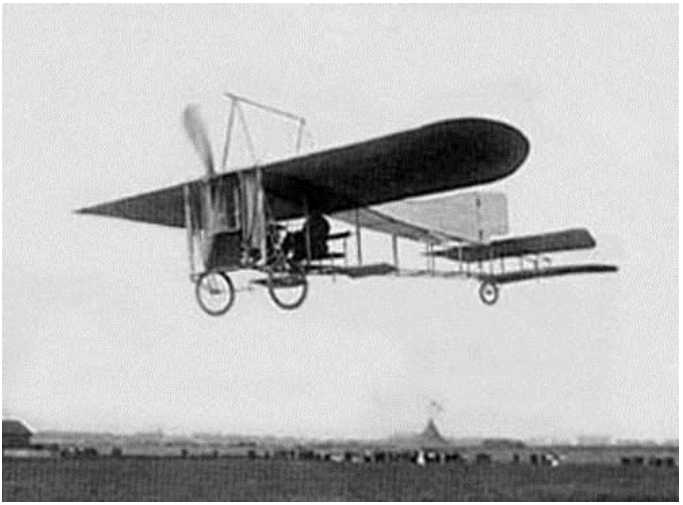


Blériot XI

Em 16 de junho de 1909, Blériot e Voisin ganharam o prêmio Osíris, de 20 mil dólares, oferecido pelo Institute de France.

Em 26 de junho de 1909, bateu o recorde Europeu de vôo, ficando no ar por 38min55seg.

Depois desse severo teste, Blériot concluiu que o aparelho era confiável e resolveu se inscrever para efetuar a travessia do canal da Mancha, entre a França e Inglaterra.



Blériot XII

Em 3 de julho, Blériot fez novo vôo, percorrendo a distância de 42 quilômetros em 47 minutos.

Em 13 de julho, em vôo de 40 quilômetros, Blériot foi de Etampes a Cheville em 56min10seg.

Na verdade o tempo de vôo foi de 46 minutos, pois parou por dez minutos em Toury, para examinar o aparelho. A altitude média foi de 30 metros. Com

isso, ganhou um prêmio de 2.800 dólares oferecido pelo *Aéro-club de France*.

Eis o editorial do new York Times sobre esse fato:

> *"**Uma lição para os Wright***
> *O vôo direto do Sr.* Blériot *de Etampes até Cheville, na terça feira, sem dúvida alguma é a mais convincente demonstração já feita da praticidade do aeroplano como meio de transporte pelo ar. Não é certo dizer que tal feito supera as proezas dos Wright, já que eles, por diversas vezes, voaram mais e mais rápido e - uma consideração muito importante – fizeram isso primeiro. Porém, aparentemente, depois que superaram todos os seus rivais, deitaram sobre seus louros, gozando a fama e permitindo que outros progredissem e obtivessem novas glórias. Essa atitude pode, talvez, trazer ganho econômico, mas não traz fama.*
>
> *Voar em círculos fechados sobre uma área estreita e restrita, enquanto é um ótimo começo, é lamentável quando acontece como final do trabalho, pois assim levanta a suspeita de que o aeroplano não pode fazer mais do isso. Os aviadores que já estão fazendo mais do que chamar a atenção do público, estão se preparando para provar o contrário.*
>
> *Outro motivo de surpresa e desapontamento, no que diz respeito aos Wright é sua teimosia em não mudar o seu método inicial de decolar.*

> *A aeronave seguramente confiável do futuro não pode depender de uma estática e desajeitada catapulta para isso, devendo fazê-lo de uma pista razoavelmente plana e desobstruída. Atualmente, tudo indica que a manutenção da idéia dos esquis, que foi muito boa no começo das experiências, é algo intolerável.*
>
> *Que os Wright, há muito superaram o vôo de 40 quilômetros de* Blériot *e que a travessia do canal da Mancha pode ser feita na hora que eles quiserem, pode ser até verdade, mas, acomodados, eles têm perdido um triunfo após o outro. Aparentemente, a travessia do canal será feita por outra pessoa, dentro de poucos dias.*
>
> *Parece que é inútil advertir os Wright e muito menos aconselhá-los. Eles querem tratar de seus negócios do seu próprio modo, no que, se admite, tem mostrado alguma competência. Apesar disso, devemos lembrar que todos estamos bastante interessados em seu sucesso e bastantes pesarosos quando permitem que outros passem à sua frente".* (NYT-15/07/1909)

Em 24 de julho Blériot , Leon Delagrange, Ernest Archdeacon, Gabriel Voisin e o Sr. Levavasseur foram condecorados com a Legião de Honra, pelo governo francês. O Sr. Bolle, presidente do Sarthe Aéro-club, foi promovido a oficial da Legião de Honra.

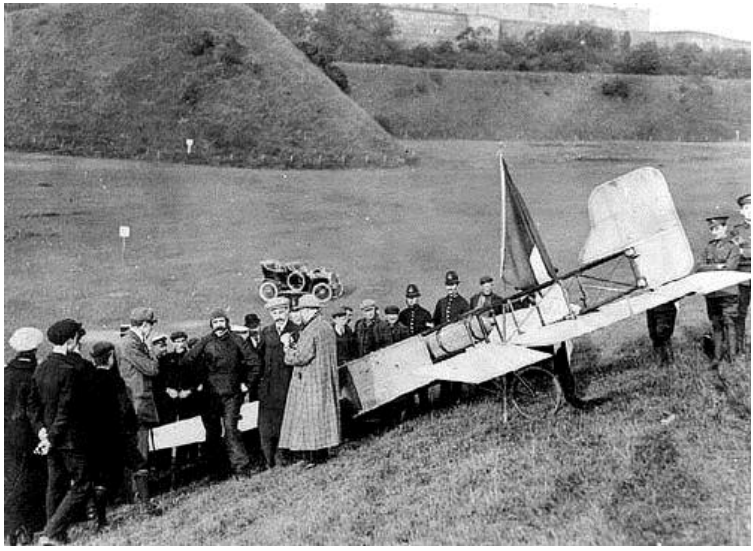
Na edição de 25 de julho de 1909, o New York Times diz que Blériot se prepara para atravessar o canal da Mancha, "***no menor aeroplano construído até agora***".

Blériot na partida em julho de 1909

Veja-se que a imprensa mundial não levou a sério o Demoiselle de Santos Dumont, que estava louco para conseguir espaço na mídia. Diante da seriedade dos outros aviadores, agora também famosos – bem mais que ele – diante da semelhança desse novo "invento" com os próprios aparelhos de Blériot e diante da fama de fraudador e golpista, sua miniatura plagiada foi considerada um brinquedo e outro golpe para conseguir publicidade. E a imprensa não mais caiu nessa.

Na madrugada de 25 de julho, exatamente às 4horas e 30 minutos da manhã, Blériot decola da França rumo à Inglaterra, pilotando seu Blériot XI. O ponto de chegada era a cidade de Dover, onde o jornal londrino Daily Mail tinha estabelecido uma base.

A população de Dover, agitada com o acontecimento, aguardou em vão, por três semanas, a chegada do vôo histórico. Após a decolagem, um destroier francês partiu de Calais rumo à Dover, levando aviadores e a mulher de Blériot.



Blériot pousa em Dover

A cidade foi apanhada desprevenida. Na noite anterior tinha acontecido uma tempestade e o povo já estava desanimado com a espera. Ninguém aguardava o vôo para aquela manhã. Os sinaleiros contratados

pelo jornal para tocarem o alarme assim quem vissem o avião se aproximando, estavam dormindo.

Recepção de Blériot em Dover

A meia noite, o Sr. Lafontaine, amigo do aviador, chegou ao Lord Warsen Hotel em Dover, vindo de Calais. Ao se registrar, não foi para o quarto, dizendo que tinha um encontro com Blériot às 5 horas. Os funcionários do hotel pensaram que era piada. Quase às 5 horas da manhã, os marinheiros dos navios ancorados no porto de Dover ouviram o zumbido do motor do aeroplano, dois ou três minutos antes de poderem avistá-lo. Ele se aproximava mais rápido que um trem e passou com imenso barulho sobre eles e ao

chegar perto das torres do Castelo de Dover, fez duas imensas voltas e desapareceu.

A guarda costeira tinha chegado a seu posto nos penhascos a leste da baía, quando ouviu o ruído do aeroplano:

> "*Ele voava rápido, como um gigantesco falcão. Ele se aproximava, ficando maior a cada instante. Blériot passa olhado para esquerda e para a direita e vira para o leste desaparecendo da vista*".

Na verdade, Blériot foi colhido por uma rajada de vento e o aparelho caiu de uma altura de 20 metros. O aeroplano sofreu algumas avarias e Blériot não se feriu, sendo cercado pela polícia e por amigos, que o transportam para o Lord Warden Hotel.

Enquanto isso, a população de Dover começa a sair às ruas com as pessoas vestidas como estão. Uma multidão acorre ao local do pouso querendo apanhar algum souvenir do aparelho. A polícia cerca a área e coloca o aparelho dentro de uma tenda, cobrando 6 pence (cerca de 2,5 dólares) por pessoa que quisesse entrar e ver o aeroplano. Muitos entravam e deixavam seu autógrafo nele. Blériot concordou com essa taxa, depois que soube que o valor arrecadado seria distribuído aos carentes da cidade.

Quando soube que Latham desejava realizar esse mesmo vôo, disse que repartiria o prêmio com ele, caso chegasse hoje a Dover. Como isso não aconteceu, Blériot voltou à França nesse mesmo dia,

devendo voltar a Dover no outro dia para as comemorações oficiais. Depois irá a Londres.

Na sua volta a Paris, recebe uma aclamação popular de herói. Os franceses o chamam de "o Rei Francês do Ar" e multidões o esperavam na estação e nas ruas por onde ele passaria, agitando bandeiras e dando gritos de vitória.

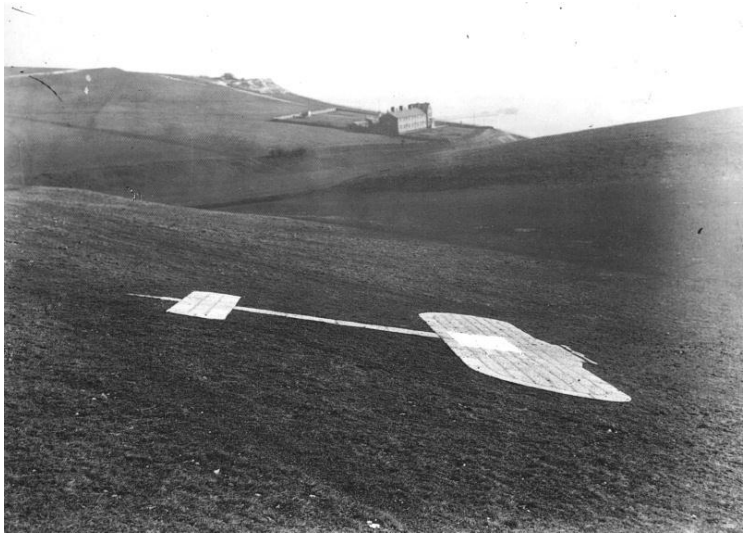
Paris vive uma loucura aérea, diz o jornal New York Times, que entrevista várias personalidades.

Recepção de Blériot em Paris

"*Todos admiram* Blériot, *não só por sua coragem admirável, mas por ter anunciado sua proeza com antecedência e com muita segurança, demonstrando a confiança que tinha no aparelho que ele inventou, projetou e construiu. O que diferencia* Blériot *de seus*

> *companheiros de aviação é que ele não só é um audacioso desportista, como também um notável engenheiro cujos aeroplanos são mais que invenções interessantes*."

Essa declaração foi dada por Cailletet, o presidente do *Aéro-club de France*.



Marca onde Blériot pousou em Dover, 1909

O vice- presidente, Conde de La Vaulx, disse:

> "*Vinte e cinco de julho será uma data histórica nos séculos. Porém continuaremos a fazer balões, cuja utilidade é indiscutível. Os aeroplanos complementam os dirigíveis. Enquanto os alemães estão na frente da França nos dirigíveis, nós somos os líderes em aeroplanos*".

O Conde criticou ainda o descaso do governo francês com a aeronáutica, enquanto os alemães estão dispensando a ela todas as atenções.

O NYT termina sua nota dizendo:

> "*Santos Dumont está sumido (...) a opinião universal é que ninguém melhor que* Blériot *merece a honra do primeiro vôo atravessando o Canal da Mancha, ele que devotou todo o seu conhecimento e dinheiro para resolver o problema da aviação*." (NYT-01/08/1909)

Nesse mesmo dia Blériot disse que vai abandonar a carreira de piloto, depois da Feira de Reims: "*Tenho cinco filhos e prometi a minha mulher*", declarou ele.

Monumento a Bleriot em Calais

.

Blériot, além do prêmio, recebeu uma medalha de ouro do Aero Club Britânico e várias outras na França.

Em Calais foi erigido um monumento a Bleriot

O Aéro Club de France erigiu este monumento para comemorar a primeira travessia da Mancha por aeroplano feita por Louis Bleriot em 25 de julho de 1909 – Les Baraques-Douvres

Monumento no mausoléu de Bleriot em Cambrai

A Louis Bleriot de sua cidade natal em comemoração de sua travessia da Mancha em aeroplano em 25 de julho de 1909

As encomendas de aparelhos do tipo XI chegaram rapidamente e, no final do ano, haviam sido recebidos pedidos de mais de 100 aeronaves, cada uma vendida por 10.000 francos.

Blériot jamais construiu balões dirigíveis. Depois de 1910, a maior fábrica francesa de aviões era de Blériot. Seus aviões foram famosos na primeira guerra mundial. Ele se tornou fornecedor do governo francês. Precisa dizer mais?

Já com Dumont, acontece o contrário. Ele fica preso aos balões dirigíveis, eram os únicos aparelhos que lhe interessava construir. Mesmo depois do 14 Bis, em 1907, ele tenta voltar aos balões, numa época que todos já sabiam que os balões dirigíveis tinham perdido a corrida para os aeroplanos.

Entre 1909 e o início da Primeira Guerra Mundial, em 1914, Blériot produziu cerca de 900 aeronaves, a maioria delas variações do modelo XI. Os monoplanos Blériot e os biplanos do tipo Voisin, com os derivados Farman deste último, dominaram o mercado de aviação antes da guerra

Desde 1913 Blériot tinha outra empresa chamada *Blériot Aéronautique*, com sede em Suresnes, que continuou a projetar e produzir aeronaves até a nacionalização da maior parte da indústria aeronáutica francesa em 1937, quando foi absorvida pelo SNCASO.

Em 1913, um consórcio liderado por Blériot comprou o *Société pour les Appareils Deperdussin* e tornou-se presidente da empresa em 1914. Ele o renomeou como *Société Pour L'Aviation et ses Dérivés* (SPAD)

Na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) sua companhia produziu os famosos aviões de caça SPAD, que equiparam todas as nações aliadas.

Sua perícia e ingenuidade contribuíram para o progresso da tecnologia da aviação na sua época e popularizou a aviação como esporte. Blériot era ingênuo, pois se descuidou em proteger ou patentear seus projetos, que foram copiados por todos, principalmente pela equipe de Santos Dumont.

SPAD XIII - 1917

Blériot não somente foi o criador do projeto do monoplano que é básico em toda aeronave comercial moderna, mas também criou o perfil de ataque das asas, a colocação do motor na frente, com uma única hélice; a colocação do leme e do elevador na parte traseira da fuselagem e até mesmo uma parcial retração do trem de pouso para diminuir o arrasto em ventanias.

O modelo de 1909 de Blériot e o de Curtiss, foram, sem qualquer duvida, os dois modelos de aeronaves mais copiados até 1914. Literalmente, centenas de aeroplanos foram construídos em fazendas e quintais, sem muita utilidade e com materiais rústicos.

Devido a popularidade do projeto de Blériot e do seu impressionante impacto no mundo (ele recebeu mais publicidade em seus dias que o vôo de Lindenbergh, vinte anos depois) muitos ricaços esportistas o

adquiriram para lazer e para os negócios. Foi utilizado por corajosos amadores em todo o mundo conhecido, mesmo na China e no Tibet.

Blériot XI

O projeto básico de Blériot era limpo e de manutenção simples, bem como fácil, de desmontar e de montar. Do ponto de vista dos pilotos pioneiros, esses eram fatores muito importantes, pois se podia montar um modelo Blériot, deixando-o pronto para voar, em 30 minutos. Outro fator favorável foi a introdução do motor Gnome rotativo de 50 HP, o que ampliou tremendamente os limites do modelo Blériot, devido o seu desempenho e boa relação peso/potência.

Por isso tudo, Blériot é considerado, num consenso mundial, como "pai da aviação moderna". Morreu esquecido em 02 de agosto de 1936.

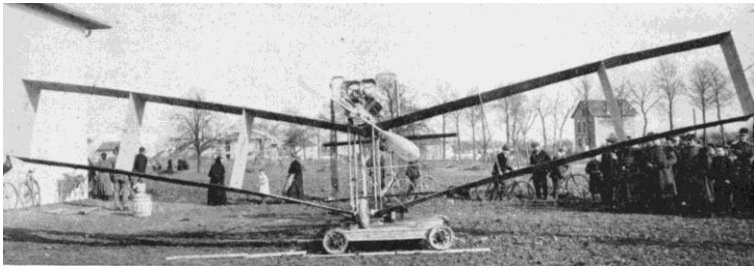
---------- * * * ----------

Capítulo 36
O Ídolo Caído

Em 26 de novembro de 1906, continuando seu esforço de se manter na mídia, Santos Dumont, **desiludido do aeroplano**, volta a atacar nos balões, dizendo que a viagem de Paris a Londres pode ser feita em duas horas. Enquanto isso, nos Estados Unidos, é instituída a copa Internacional Gordon-Bennet para uma corrida de balões.

A confirmação que o governo Francês se prepara para comprar aviões dos Wright tem o efeito de uma paulada na cabeça de Santos Dumont. Destronado, começa a realizar esforços para continuar a aparecer na mídia, mas a avalanche dos Wright não pode ser contida.

Em 12 de março de 1907, Santos Dumont testou outro aparelho, desta vez com uma roda só e mais leve que a "ave" para tentar ganhar o prêmio Deutsch-Archdeacon. É o nº15, apelidado de "*Canard*" (ganso)



O nº 15

Nota-se que o projeto é imprestável e essa porcaria plagiada dos aparelhos de outros inventores, jamais voará.

Em 22 de março faz um teste. Deu defeito. Em 26 de março, outro teste. Deu defeito. Em 27 de março Santos Dumont, no campo de St. Cyr, em Paris, fez novo teste com seu "avião" que, após um "pulo" de 150 metros, sofreu um violento desequilíbrio, batendo com uma asa no solo, a 60 km/h com extrema violência. O felizardo nada sofreu, mas o "avião" ficou destruído. Fim da carreira do 15.[39]

Como sempre, Dumont ordenou que se recolhessem os destroços e se montasse um novo aparelho (o nº 17), além disso mandou que se construísse outro dirigível, que seria o nº 16.

Ultima queda do 14 bis[40]

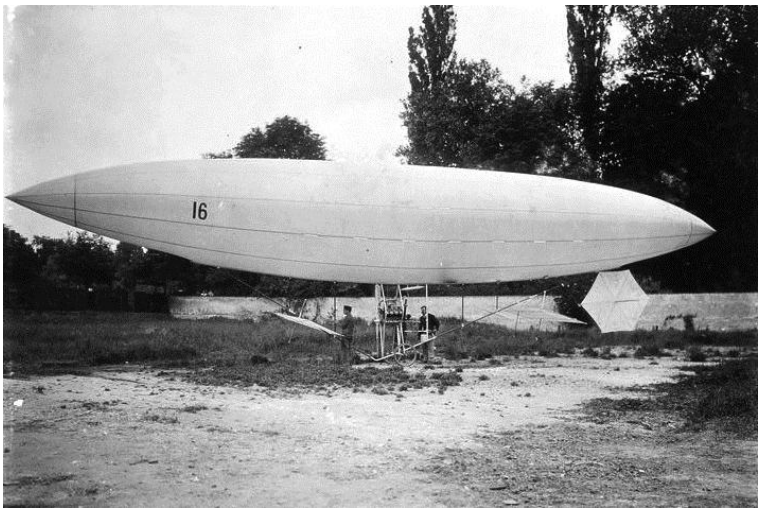
Enquanto aguarda, sem opção, se volta então para o 14 bis e tenta fazer com que ele voe. O PROBLEMA É QUE ELE NÃO VOAVA! Sua última tentativa foi

[39] *L'Aérophile* – abr 1907
[40] *Le Journal* – 5 de abril de 1907

em 4 de abril de 1907, quando deu um pulo de 25 metros, a uma altura de 1,5 m, caiu de novo se despedaçando.[41]

Nesse mesmo dia, é noticiado que o nº 6, o balão que Santos Dumont trouxera para a feira de St. Louis, foi vendido em leilão por 80 dólares. O "feliz" comprador foi B. J. Green, morador da Rua Richard, nº 40, do Brooklin, Nova York.

Em 28 de abril, como forma de propaganda e show, num exibicionismo fútil, subiu, em Paris, um gigantesco balão, batizado de "*A Águia*" de propriedade do Sr. Bahan, vice presidente do *Aéro-Club de France*, levando 10 dos mais conhecidos aeronautas de Paris. Santos Dumont, naturalmente, estava entre eles.

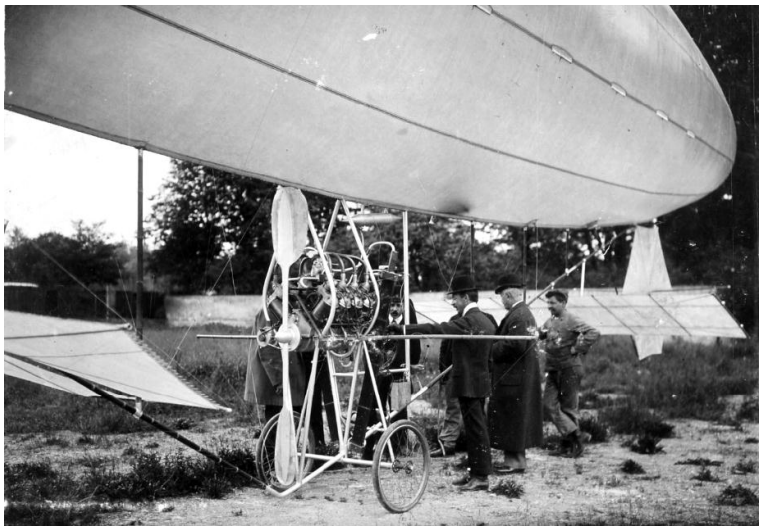


O nº 16 com suas asinhas e rodinhas

[41] *Le Figaro* – 05 de abril de 1907

Em 15 de maio, Santos Dumont anuncia à imprensa que está construindo um novo balão, que voará com velocidade de 100 km/h.

Esse era o nº 16, um hibrido de dirigível com 2 asas, rodinhas de bicicleta, um perfeito exemplo de um projeto feito por alguém que não tinha noção de nada. Apenas uma equipe despreparada disparando para todo lado esperando acertar um alvo.



O nº 16

Em finais de maio, Wilbur e Orville Wright vieram a Paris, quase que secretamente para tratar da venda dos aparelhos. Seu contato na França era o capitão Ferber, que cuidou dos encontros com os financistas, Henry Deutsch inclusive, para a elaboração dos contratos.

Besançon que era editor do L'Aérophile reclamou com Ferber do segredo desta visita e este escreveu uma carta, da qual destacamos:

(...) Então pense que, sem esse homem (Wilbur), eu não seria nada, porque, em 1902, não me atreveria a confiar em uma pista fraca, se não soubesse, por suas histórias e fotografias que "estavam conseguindo".

Lembre-se que sem ele, minhas experiências não teriam acontecido, eu não teria Voisin como aluno - capitalistas como Archdeacon, Deutsch de la Meurthe não teriam, em 1904, criado os prêmios que todos conhecem - a imprensa não plantaria as boas sementes em todos os lugares - seu jornal não teria quadruplicado sua circulação - e outros periódicos especiais não nasceriam!

Sem a nossa campanha de imprensa de 1905, onde você ficou com a melhor parte, as notícias mais seguras da América não teriam chegado à França, e nosso país não teria se tornado "o único mercado" de aviões, então Wright é forçado a vir aqui para vender sua invenção. (...)

***Sem essa campanha de imprensa, Santos-Dumont, o grande balonista, não teria percebido que a hora era aquela, não teria colocado sua velocidade de execução e sua ousada coragem a serviço da causa, o público não teria se eletrizado por seu perfil**.(...)*

Hoje, depois das experiências de Santos, Voisin e minhas, acho que um avião não deve

> *custar mais de 50.000 francos. Foi o que disse ao colega Hart O. Berg, que é o financista a quem Orville e Wilbur Wright finalmente recorreram. Mas o Sr. Berg me contou com a grande experiência dos financiadores:*
>
> > *"Capitão, você pode estar certo: absolutamente, em 1905 o preço seria mesmo menor; hoje, relativamente, vale muito mais, porque com a publicidade que você fez e as experiências de Santos-Dumont, as pessoas acreditam que isso é possível e elas darão seu dinheiro; acredite no que digo." (...)*
>
> *"Verdadeiramente seu", como dizem nos Estados Unidos. FERBER*[42]

Esta, em outra palavras, é mais uma confirmação do papel da imprensa na criação do mito Dumont.

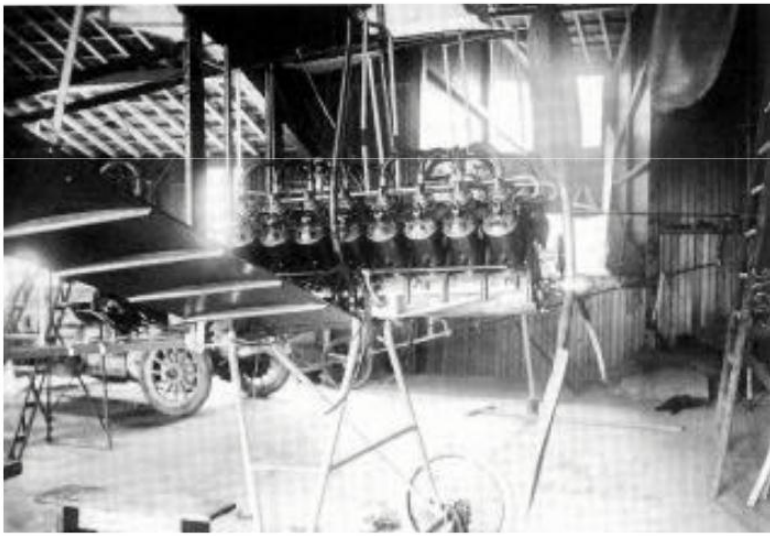
Dia 8 de junho, testando esse novo "invento" - o balão nº 16 - quando tentou voar pela primeira vez, se esborrachou no solo em um acidente grave, ocasião em que Santos Dumont **quase morre**, mas, com sua sorte fenomenal, teve a vida em risco sem nada sofrer.

O aparelho era tão bom que, quando começou a rodar, em terra, e Dumont acelerou, os homens que seguravam a guide rope na traseira, a soltaram. O bichão, que tinha rolado por 30 metros, então enfiou o nariz no chão, dando uma cambalhota e se

[42] *L'Aérophile* – junho 1907 - pag 167

destroçando, espalhando por todo lado pontas de bambu e de ferragens, além de ter o balão esvaziado.[43]

Essa foi sua última tentativa de usar balões. Então voltou aos aeroplanos e em agosto de 1907 apresentou à imprensa a carcaça do nº 17.



O nº 17 na oficina de Neully

Batizado de "*La Sauterelle*" ficou somente na montagem não concluída dentro da oficina e foi abandonado, sem jamais ser testado. Detalhe: esse motor Antoinette de 16 válvulas, custava 35 mil francos.

Note-se que esse vai-e-vem, entre balões e aviões é uma prova cabal que o "inventor" não tinha um projeto em mente. Era um franco atirador que

[43] *L'Aérophile* – jul 1907

mandava construir aquilo que achasse que serviria para criar um circo, um show, atraindo multidões. A sua equipe plagiava o que lhe caía nas mãos. Como a cópia era sempre incompleta o modelo não saía perfeito e não voava como os originais do qual foi copiado.

O nº 17 era cópia fiel do nº15. Fizeram algumas poucas alterações nos destroços do 15, puseram motor mais potente e o nº 17 não fugiu à regra, e não passou de testes no hangar e foi abandonado.

Após mais esse fracasso, ainda nesse mesmo mês, manda iniciar a construção de um novo aparelho, incorporando novas técnicas. É o nº 19.

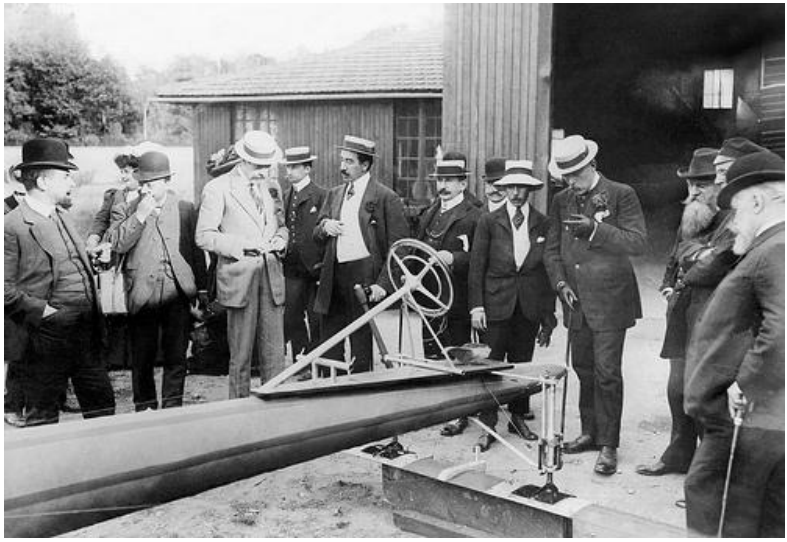
O NYT em sua edição de 18 de julho de 1907 conta como é bom ser rico na sociedade de Paris. Numa reunião o Sr. Archdeacon, rico, famoso, da alta sociedade, apostou com o Sr. Charron, outro com a mesma fama, de que até maio de 1908, surgiriam barcos de competição que correriam a 75 km por hora. A aposta foi aceita e o Sr. Charron, no final da reunião, convocou todos os participantes – entre eles Santos Dumont - para um jantar num restaurante em Bois de Boulogne.

Nesse banquete continuaram as discussões sobre velocidade. Lá pelas tantas, o exibicionista Dumont lançou um desafio: "*Aposto 50 mil francos contra cinco mil do Sr. Charron, que antes de oito meses eu mesmo estarei correndo a mais de 100 km/hora na água com um hidroplano."* A aposta foi aceita com

entusiasmo, porém Santos Dumont não quis revelar como iria realizar tal façanha.

E ainda contando vantagem disse que estava pronto a apostar 5 mil francos com o Sr. Archdeacon que antes de seis meses construiria uma máquina capaz de voar 500 metros. O Sr. Charron, também entrou nessa aposta.

Está claro que, aproveitando-se do alto consumo de vinho, Dumont passou das medidas, com sua jactância dos 100 km/h. Por outro lado, o fato é que voar 500 metros era muito fácil e os bêbados aceitaram a aposta para perder, naturalmente. No final das contas, apostas entre bêbados, geralmente, não são cumpridas nem cobradas.



Os membros do *Aéro-club de France* inspecionando o SD-18. Santos Dumont, baixinho e com chapéu ridículo, entre eles.

No dia 16, disse que seu hidroplano estava pronto – era o nº 18, e ele o chamava de "*deslizador aquático*" - para ganhar uma aposta de 10 mil dólares, marcando o teste para 17 de outubro. Nesse dia, resolveu adiar o teste, alegando condições climáticas desfavoráveis. Continuando sua gabolice disse que daria metade da aposta aos mecânicos e metade aos pobres.

E deu uma entrevista ao enviado especial do NYT, em seu galpão em Neully, junto ao Sena. Este conta que Santos Dumont informou que parou com suas invenções devido a problemas de saúde e **também parou de colocar dinheiro em aeroplanos, que são mais objetos de exibição??? do que um negócio rentável**.

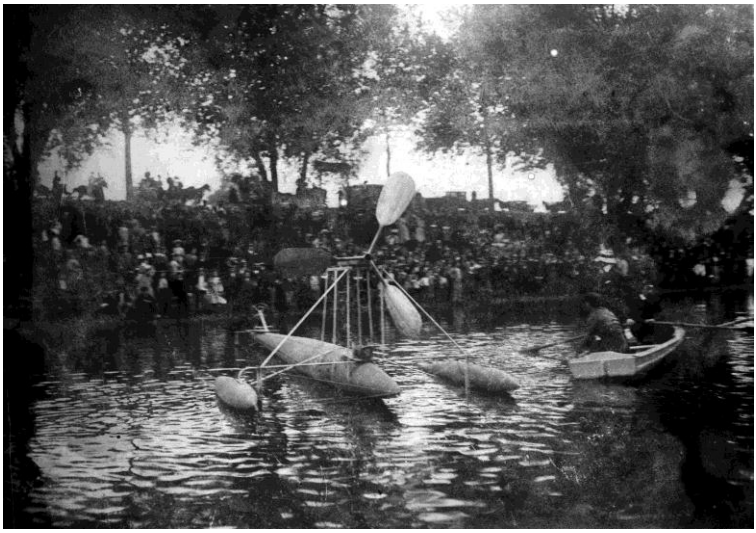
Agora está preocupado em arrancar do Sr. Charron a aposta de 10 mil dólares, no prazo de seis meses. Declarou que vai conseguir isso, se não for com o seu primeiro hidroplano, será com seu aparelho de nº18.

O enviado do NYT conta ainda que nesse galpão, pelas paredes, estavam jogados pedaços do 14-BIS, a "ave de rapina", com a lembrá-lo de que as máquinas, na prática, não obedecem bem à teoria.

Na ocasião, Santos Dumont declarou que estava confiante demais em suas novas idéias e não ficaria **se preocupando com as falhas do passado**.

O "hidroplano" de Santos Dumont, que estava montado em um canto do galpão, na realidade não passa de uma extravagância e foi inteiramente montado pelo engenheiro Emile Carton, sócio da

Casa Lachambre.[44] Não possui nenhum uso prático, a não ser tentar transferir 10 mil dólares da conta do Sr. Charron para a de Santos Dumont.



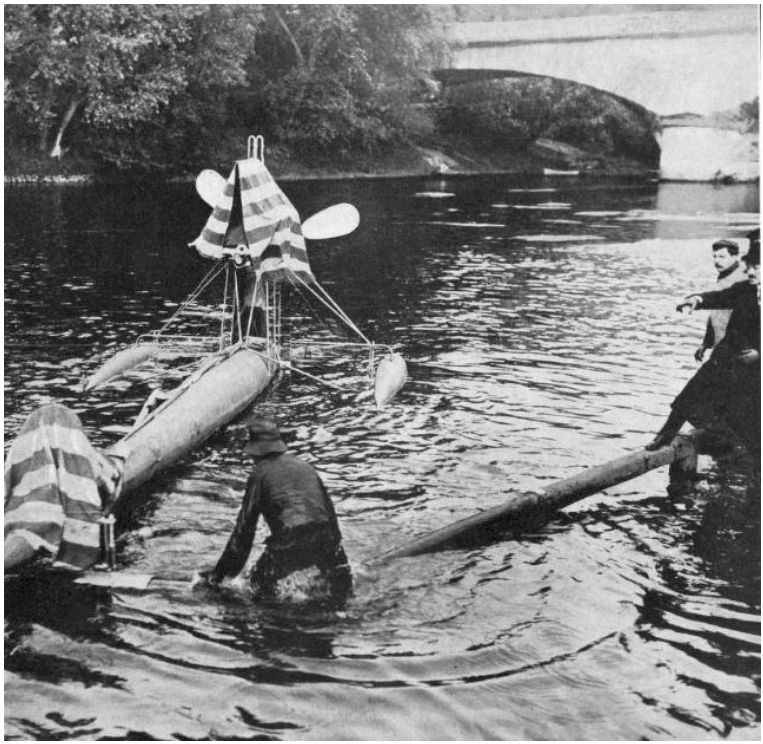
O nº18 tentando funcionar

Não é um barco, nem um balão, mas uma máquina que deslizará em esquis na superfície da água. Em seguida descreve detalhadamente o trambolho, que inclusive tem balões de seda para ajudá-lo a sair da água, quando atingir certa velocidade e, no centro do volante, a figura do seu padroeiro, com a inscrição "*Invoque S. Cristóvão e ele te protegerá*" . (NYT – 27/10/1907)

Para ilustrar o caráter de facínora desse mestre da enganação, esse teste do nº18 – que claro, também não funcionou – foi marcado por mais uma presepada

[44] *La Presse* - 24 outubro 1907

Na hora em que estavam retirando-o da carreta e colocando-o na água, os homens largaram a corda e a tralha começou a ser levada pela corrente do rio.



La Vie au Grand Air – 26/10/1907
Com chapéu e tudo Dumont se joga na água para resgatar o aparelho

Então, rápido como um raio, alguém se atira na água, começa a andar, perde o pé e afunda. Três mil pessoas que estavam na assistência se desesperam: "*Se afogou!*". Mas, depois de alguns instantes ele reaparece, nada, pega corda e puxa o aparelho para a margem. A imensa a plateia, aplaude, urra, vai à loucura. Quem foi este corajoso? Sim, ele mesmo, o showman Dumont.[45]

[45] *Le Petit Journal*- 10/10/1907

Uma ação previamente combinada para dar emoção ao fato e publicidade ao herói

O nº 18 foi testado no Sena sem motor e apresentou sérios problemas de estabilidade. Dumont diz que vai consertar.

Setembro 1907 sem motor[46]

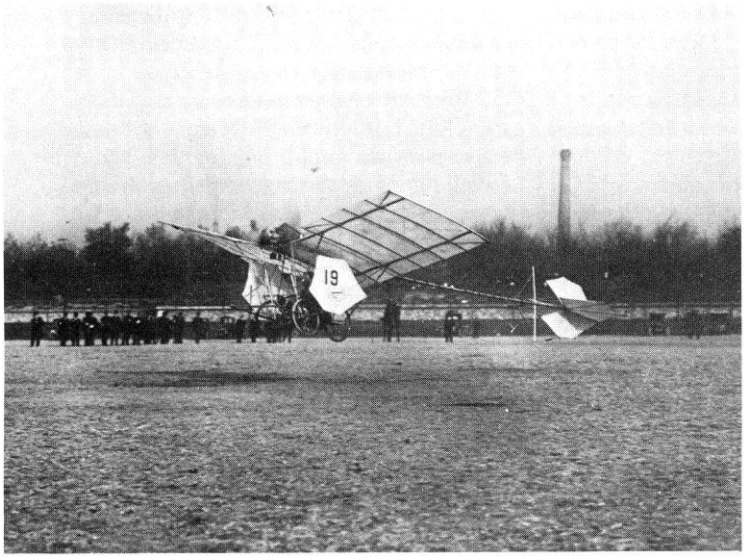
Em novembro, Dumont abandona o hidroplano dizendo que a potência do motor não permite que se chegue a 100 km/h. Mas promete um "*automóvel náutico*" cujo sistema propulsor permite a travessia do Oceano Atlântico em dois dias. O sujeito era mesmo um psicopata mentiroso. [47]

Depois dessa aventura, Dumont apresenta o nº 19 ainda em novembro de 1907.

[46] *La Presse* - 25/09/1907
[47] *La vie au grand air* – 02/11/1907

Atenção aqui: agora começa a farsa do Demoiselle.

O nº 19 é um enorme monoplano, baseado nas máquinas de diversos construtores, tais como Voisin e Blériot . Possui um tandem com 3 rodas. Veja a foto:



O modelo 19 – Observe o enorme tamanho do aparelho e suas três rodas

Dumont, de forma marota, em seus últimos livros, de 1918 a 1920, ou seja dez anos depois, já conhecendo toda a história do sucesso de Blériot e Wright, tenta se encaixar no meio deles, chamando o nº 19 de "demoiselle". Não só o nº 19. Os nºs 20 e 21 também foram chamados assim por ele. Isso confunde o público pensando que o 19, 20 e 21 voaram.

Como se sabe o "demoiselle" verdadeiro foi o nº 22, de 1909, que era bem menor e diferente e que voou realmente, sendo um plágio descarado de aviões que

já estavam voando como os de Voisin, Farman, Blériot e Wright .

O que aconteceu é que em 17 de novembro, com esse nº 19, Dumont tenta ganhar o prêmio Deutsch-Archdeacon. Não passou de pequenos vôos de curtíssima distância. Desistiu.

No dia 17 de novembro fez um teste com o aparelho. No final declarou:

> *"Tive o aeroplano inteiramente sob controle e foi maior sensação de segurança que tive, mesmo em todos os meus balões. Neste teste, ainda não utilizei o leme, pois balançando meu corpo para a direita ou esquerda o aparelho tem a tendência de seguir esses movimentos, virando para a direção correspondente"* - -- Scientific American – Vol XCVII- nº 24

Bela geringonça! Ela gira de acordo com o corpo do piloto! Há seriedade nisso?

No dia seguinte, 18 de novembro, no campo de Issy-les-Moulineaux, nos subúrbios de Paris, com os POSTES INSTALADOS e os cronometristas oficiais presentes e com uma plateia de importantes aviadores como Srs. Archdeacon, Henri Deutsch, Delagrange, Tatin, Henri Farman, Capt. Ferber, e dois representantes da Revista Scientific American, ele fez três voos curtos, a 4,5 metros do solo.

Pelo regulamento tinha que voar contornando os postes, coisa que tentou por várias vezes – 8

tentativas[48] - sem conseguir até a gasolina acabar. Nesse dia encerrou a participação

No dia 21, na presença dos mesmos, tentou levantar voo, o que conseguiu após várias tentativas. Fez dois voos em linha reta de 30 metros de altura e ao descer do segundo voo, sua hélice se soltou e o aparelho se despedaçou no chão. A sorte incrível protegeu o piloto que nada sofreu

Em dezembro, atirando às cegas, a equipe modifica o nº 19, montando nele duas hélices. Tentou voar em 17 de dezembro, não funcionou e foi abandonado. Com isso se encerrou a novela.

Como já se viu, esse prêmio foi vencido em 13 de janeiro de 1908, por Farman, que fez um círculo e pousou suavemente em 1 min e 28 seg.

Dumont sentiu a pancada. Abandonou os destroços do 19 e, desta vez, não mais mandou iniciar a construção de um novo, mas sim que os construtores pesquisassem para construir algo baseado em Farman e Bleriot.

Assim começou e se passou o ano de 1908. Desmotivado, pois a imprensa o abandonou, dirigindo seus focos para Farman e Blériot, Dumont agora participa ativamente das reuniões mensais do Aero Club e, praticamente uma vez por semana faz uma subida de balão.

[48] *Le Figaro* – 18/11/1907

A nota interessante dessas viagens de balão é que a maioria é feitas com mulheres solteiras. Cada semana uma ou duas, diferentes. Será que o baixinho tinha virado o disco? Será que toda semana "namorava" uma moça diferente?
Sim, dizem os brasileirinhos. E apresentam uma lista, pasmem, com mais de 30 nomes dessas senhoritas como "*namoradas*".

A história é bem outra. Nada de "namoradas". Essa praia nunca foi dele. Dumont subia como instrutor contratado. Veja aqui:

> ***Nossas Atrizes em balão***
> *A Srta. Eve Lavallière vai comprar um balão*
>
> *O balão dirigível terá a mesma sorte feliz do automóvel? Mal surgiu e já está na lista dos esportes audaciosos. Para dar o exemplo e se promover a Srta. Eve Lavallière, a charmosa artista de "Variétés" encomendou um balão dirigível a um dos nossos mais conhecidos engenheiros aeronáuticos e em breve vai fazer sua primeira ascensão (...)*
> *Diz ela:*
>
> > *"Na estreia eu irei com alguma pessoa competente, como Santos-Dumont ou outro. Eles vão me ensinar a manobrar, o que não deve ser difícil. Depois vou fazer umas rápidas subidas. É mais prudente (...)"*[49]

"Namoradas"? Pois sim!

[49] *La Presse* – 15/11/1907

Em janeiro de 1908 o Aéro Club de France ofereceu um banquete para os delegados do Aéro Club de France Sudoeste. Só por curiosidade, deixo aqui o menu do evento:[50]

Table	Vin
Consommé Royale Bisque Saumon du Gave à la Chambord	*1904 Château-Climens*
Tournedos Belle-Hélène Pommes Dauphine	*1900 Petit-Village-Pomerol*
Salmis de bécasses Côte d'Argent	*1896 Château-Leoville-Poyferré*
Poulardes de la Bresse truffées	*1888 Château-Milon-Duhart*
Salade Bacchante	*1881 Château Mouton-Rothschild*
Fromages	*1870 Château-Cos-d'Estournel*
Ananas Lobanoff	*Champagne Louis-Boederer*
Corbeille de fruits	

Nisso os franceses eram mesmo imbatíveis!

Em 27 de janeiro, sob número 384124 foi expedida na França a segunda patente dos Wright sobre seu aparelho. Consta:

> *"A invenção descrita refere-se a máquinas voadoras do tipo avião e refere-se a melhorias*

[50] *L'Aérophile* - jan 1908

> *no balanceamento lateral dessas máquinas pelo arranjo de modificação de aparelhos, com relação à direção de seu movimento para frente, as inclinações relativas de suas asas direita e esquerda e evitando movimentos de rotação secundários em torno de eixos verticais que resultam da diferença dessas inclinações relativas e que tendem a neutralizar ou destruir o efeito desejado."*[51]

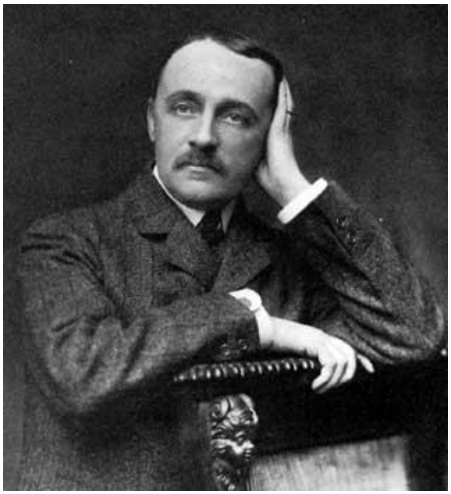
Em 10 de abril a imprensa noticia que o Sr. Lazare Weiller, engenheiro francês e milionário tinha concluído as negociações e compraria as patentes dos Wright por 500 mil francos.

Na sua edição de maio de 1908, *L'Aérophile* traz a mais completa descrição do aparelho dos Wright, em 8 paginas, escrita por eles mesmos. Agora sim, o planeta sabe das suas invenções, que, patenteadas, quando usadas deverão pagar royalties.

Os Wright ainda não apresentaram seu aparelho na França e os magnatas patriotas, como Archdeacon se recusam a dar o braço a torcer e dizem que tudo isso não passa de blefe.

E, em artigo de duas e meia páginas na mesma edição, intitulado "*Après le Sucèss*" (Depois do Sucesso) Archdeacon faz uma retrospectiva de como a França se tornou a "pátria da aviação".

[51] *L'Aérophile* – jan 1908



Ernest Archdeacon

Praticamente é um libelo elogiando os Voisin e Farman de ponta a ponta, sem esquecer-se de puxar brasa para sua sardinha:

> *Eu acredito que nenhuma combinação de inteligências e qualidades foi mais feliz, do ponto de vista do sucesso, do que esse trabalho conjunto de Farman e Voisin.*
>
> *Gabriel Voisin combinou seus verdadeiros conhecimentos do avião, com todas as suas qualidades de projetista e o mecânico competente.*
>
> *Farman contribuiu com suas qualidades de "bom mecânico", juntou-se à paciência e tenacidade incomuns , passando seus dias e também noites para desenvolver os pequenos detalhes mecânicos do aparelho ou para controlar as regulagens do seu motor.*

Voisin, por seu lado, quebrou a cabeça para aperfeiçoar suas hélices, ou eliminar alguns quilos do peso total do conjunto.

Esse trabalho intensivo dos dois amigos em torno do famoso aparelho durou seis meses, durante os quais eles, a cada dia, obtiveram pequenos progressos, melhorando seu aparelho diariamente por " passos micrométrico".

Ninguém jamais saberá a quantidade de energia e engenhosidade gasta por esses homens para chegar ao resultado: eles conseguiram, certamente, mais em seis meses, do que muitos homens ao longo de sua existência.

os resultados obtidos hoje, pertencem ao Aero-Club e também a mim, que tenho o orgulho de ter sido um dos artesãos desse sucesso, para dar a cada um o que lhe é devido.

É necessário, de fato, para a história, fixar a data do real e inconfundível advento, na França, da locomoção aérea pela aviação. Bem! Não hesito em dizer que essa data foi em 13 de janeiro de 1908, data da conquista do prêmio Deutsch Archdeaeon, nas condições que não esquecemos.

E, coloca Dumont no lugar que merece, glorificando Farman:

> *Então, Santos materialmente "voou" primeiro, mas, apesar de seu belo progresso, deixou muito a desejar;* ***e é Farman quem, primeiro, conquistou inquestionavelmente o controle do ar, em avião.***

Pois é, nem mais o Aero Club acredita nas qualidades de "inventor" do brasileirinho. A farsa e o embuste durou bastante mas a realidade enfim vai tomando conta da sociedade francesa. Estão cautelosos ao falar: agora chamam Dumont de "*grande iniciador*", ou seja, a sua contribuição foi iniciar a pesquisa na aviação por outras pessoas competentes.

Em 9 de maio de 1908, alguém foi para Roma, fazer exibições com dirigíveis. Quem? Adivinhou. O showman. Ou seja: abandonou os aviões e voltou aos balões.

Carta de Nikola Tesla ao NYT :

> *Foi desgastante ler, há pouco tempo atrás, o destaque dado pela imprensa de como o "grande segredo da aviação" foi revelado.*
>
> *Envolvendo esse velho aparelho em uma atmosfera de mistério, se dá vida e interesse à reportagem, mas a realidade é* ***que todas as formas de aparelhos aéreos são bem conhecidas dos engenheiros*** *e podem ser projetados para as mais variadas finalidades sem consultas prévias e com um bom grau de precisão.*

As máquinas voadoras foram materializadas – não por saltos e genialidades de invenções, mas por progressos lentos e imperceptíveis; não por originais esforços individuais, mas por uma combinação das mesmas forças que tornaram possível os automóveis e barcos a motor.

Isso foi conseguido através de empresas siderúrgicas, de petróleo, de energia elétrica e outras afins, que possibilitaram a melhoria dos materiais de construção e de combustíveis potentes, como também do incansável trabalho de um ***exército de técnicos competentes, porém anônimos,*** *que estiveram por anos a fio, aperfeiçoando o motor de combustão interna.*

Não existe nenhuma diferença entre o balão dirigível de Renard & Krebs, de trinta anos atrás e este pilotado pelo corajoso brasileiro Santos Dumont.

As máquinas de Langley e Maxim, que não decolaram, foram, em minha opinião, peças mecânicas melhores que essas recentes imitações. Um motor potente, à gasolina, que foi inventado faz pouco tempo, é a sua única diferença. (...) Os aeroplanos do tipo de Langley, como os usados por Farman e outros com os mesmos resultados, dificilmente se tornarão máquinas práticas, porque não se tomaram providências para mantê-los no ar contra as correntes de vento.

> ***Isso e o perfeito balanceamento do centro de massa, independente do controle do piloto é absolutamente essencial para o sucesso de uma máquina mais pesada que o ar.*** *Esses dois melhoramentos eu estarei colocando numa máquina que já estou projetando.*
> **Nikola Tesla** (NYT- 06/06/1908)

Vamos reler o disse Tesla:

> *"Envolvendo esse velho aparelho em uma atmosfera de mistério, se dá vida e interesse à reportagem, mas a realidade é* ***que todas as formas de aparelhos aéreos são bem conhecidas dos engenheiros*** *e podem ser projetados para as mais variadas finalidades sem consultas prévias e com um bom grau de precisão.*
> *As máquinas voadoras foram materializadas – não por saltos e genialidades de invenções, mas por progressos lentos e imperceptíveis; não por originais esforços individuais, mas por uma combinação das mesmas forças que tornaram possível os automóveis e barcos a motor. Isso foi conseguido através de empresas siderúrgicas, de petróleo, de energia elétrica e outras afins, que possibilitaram a melhoria dos materiais de construção e de combustíveis potentes, como também do incansável trabalho de um* ***exército de técnicos competentes, porém anônimos,*** *que estiveram por anos a fio, aperfeiçoando o motor de combustão interna."*

Sem maiores comentários, Tesla coloca as cartas na mesa. Se você não sabe quem foi Tesla, então pode parar de ler por aqui e procurar se informar, pois você **NADA SABE** e, pior, acredita que sabe alguma coisa.

Em 4 de julho, para comemorar a Independência dos Estados Unidos, um torneio de golfe, reunindo a nobreza e a alta sociedade de Paris, foi realizado em Versailles. Presentes na festa dado pelo Club de golfe de Paris, a alta sociedade americana que estava em Paris naquele dia e ele, Santos Dumont.

Em agosto de 1908, um rico americano, John Adams Thayer, de Boston, diretor da revista "*Everibody's Magazine*" subiu de balão com Santos Dumont para uma viagem turística, paga, naturalmente.
O comunicado à imprensa dizia que levariam provisões para ficar 24 horas no ar. Thayer declarou depois que estava procurando uma diversão melhor que o bridge e que gostou tanto que pretende comprar um balão de Santos Dumont para levar para a América. (NYT-16/08/1908)

Veja-se que o "inventor", sem nada o que fazer com aeroplanos, enquanto aguardava sua equipe fazer os "melhoramentos" nesse tipo de aparelho, continuava seu show com balões. Isso satisfazia seu exibicionismo incontrolável.

No dia 16 de agosto o NYT arrasou Kerr, o corrupto presidente do Aero Club of América. Logicamente que sobrou também para Santos Dumont, o parceiro de tramoias de Kerr.

"Quando os exploradores de aeronaves são desmascarados, o público bondoso e crédulo tem uma chance de revisar suas idéias e considerá-los mais adequadamente de acordo com que realmente são.

O interesseiro Santos Dumont prestes a embarcar em um vapor, que ao contrário das suas, pode levá-lo até seu destino mesmo quando não existe calmaria, acusa o "Aero Club of America" por não cumprir sua promessa de dar um prêmio de 25 mil dólares por um evento sem importância.

Por outro lado, o "Aero Club of America", cujo outro nome é Sr. G F Kerr, sendo abandonado, sem nada a apresentar que justificasse o seu considerável empenho em promover uma atração de verão, a não ser a venda antecipada de ingressos e uma aeronave de segunda mão sem nenhum modo claro de utilizá-la, analisou seu recente passado com uma cruel franqueza.
Ele disse que, com efeito, em todas as conversações que teve com o seu ex-sócio Dumont quando se mencionavam aeroclubes e prêmios de 25 mil dólares isso não passava de expressões agradáveis e eufemísticas de fachada para que pudessem fisgar contribuições das companhias de transporte ansiosas por patrocinar excursões, e, se naquela época, ele acreditava realmente que Santos Dumont pudesse realizar vôos, hoje, tem sérias dúvidas sobre sua competência e

desejo de voar em qualquer lugar. O Sr. Kerr falou muito mais coisas (...)

Porém o Sr. Kerr não deveria, e nem nós, ser tão cruel nos comentários sobre as últimas "exibições" de Santos Dumont.

Não é necessário questionar a honestidade do jovem caçador de nuvens do Brasil.

Ele é logo desmascarado e, provavelmente, não tem noção do enorme erro que cometeu quando desembarcou em Coney Island.

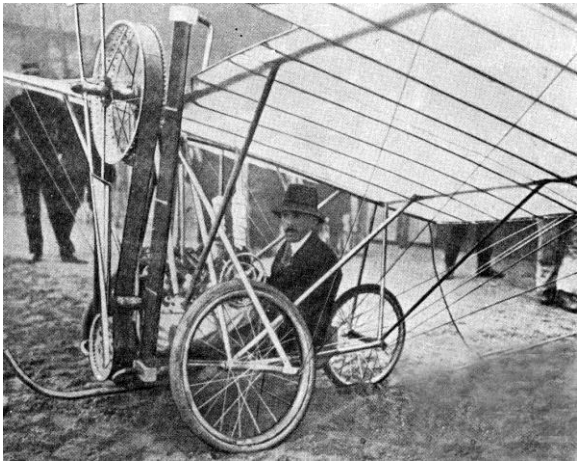
O Sr. Kerr, apesar do que fez, com o seu mal entendido recíproco, na atual embaraçosa – e divertida – situação, está se promovendo."
(NYT-16/08/1908)

Ainda em agosto de 1908, os Wright voam na França e fim de jogo.

Mesmo assim, a veia de exibicionismo de Dumont não o deixa sossegar. Em setembro, Dumont, incorrigível, informa a imprensa que vai construir um novo dirigível.[52] Mais uma mentira.

Agora, sabendo como o avião dos Wright funciona, os construtores franceses se apressam em copiar e melhorar os dispositivos inventados por eles. A equipe de Dumont, então, "aperfeiçoa" o nº 19 e constrói o nº 20.

[52] *La Presse* – 09/09/1908



Santos Dumont no modelo 20

No desespero, a equipe de construção diminui drasticamente o tamanho do nº 19. A lógica é quanto menor, maior a possibilidade de voar.

Em 15 de novembro de 1908 Dumont posa para as fotografias com o nº 20.

1908 - Dumont posa transportando o nº20

Novamente nota-se que a equipe de projeto de Dumont continua sendo de franco atiradores sem noção. A tralha agora tem o motor abaixo acionando uma enorme hélice através de uma correia. O motor fica no meio das pernas do piloto. Coisa perigosa e sem propósito, a não ser para que Dumont fizesse pose com piloto e continuasse na mídia.

O pior é que tal esquema funcionava admiravelmente bem e os jornais diariamente davam notas sobre ele.

Mais uma pose com o nº 20

A revista *Scientific American*, em sua edição de **12 de dezembro de 1908**, informa que alguns pequenos vôos foram conseguidos com esse monoplano, que era o mais compacto que até agora se construiu. Isso prova que o plágio não estava perfeito e o avião,

realmente, ainda não voava, no sentido literal da palavra.

Enquanto isso, Wilbur Wright, nesse mesmo ano de 1908, como vimos anteriormente, detonara toda a França e o mundo com seu aparelho. Blériot e Farman, entre outros, estavam também voando de verdade.

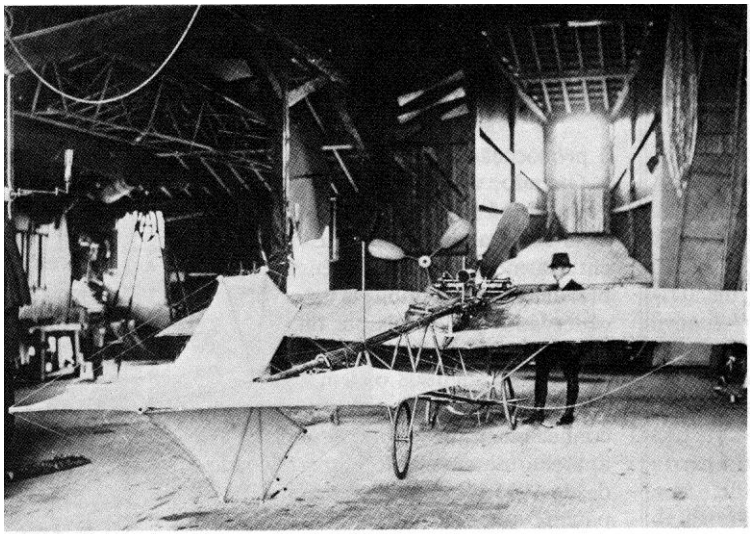
Esse foi o ano de 1908, onde Santos Dumont caiu do pedestal, destronado não por alguém como ele, mas por um gênio taciturno, que chegou em maio à França e passou o resto desse ano quebrando recordes após recordes, mostrando ao mundo o primeiro avião verdadeiramente controlável e prático.

Nada a mais há o que fazer. As atenções do mundo estão voltadas para os Wright e outros inventores de verdade. Não há como manter a farsa de um papagaio de papel contra as verdadeiras máquinas que cortam os céus da França.

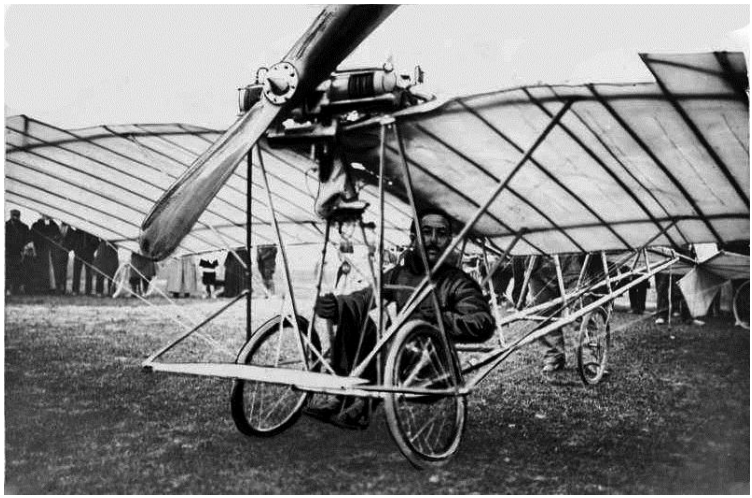
Porém Santos Dumont ainda é bastante rico e não saiu do circo da alta sociedade de Paris. As patentes dos Wright estão sendo analisadas por todos. Os aviadores assistem os testes dos Wright para copiar os mecanismos que controlam o avião. Em breve estão surgindo aviões de todos os modelos com as técnicas apreendidas do aparelho dos Wright.

Em 22 de fevereiro de 1909 a equipe de Santos Dumont, copiando e plagiando os modelos existentes, "aperfeiçoa' o nº 20 e apresenta o nº 21

O motor agora vai acima e o aparelho ainda continua com três rodas.



Santos Dumont e o nº 21, em fevereiro de 1909



Fazendo pose no nº 21

Em 9 de março de 1909, em Saint-Cyr fez um voo de 500 m com o nº 21 e o aparelho, desgovernado se encaminhava para se chocar com as árvores em volta do campo. Dumont desligou o motor e a tralha caiu, mais uma vez se despedaçando[53]

Em 14 de março de 1909 o *Aéro-Club de France* instituiu uma comissão para tratar de assuntos aéreos, notadamente a construção de hangares no país, tendo como presidente Henry Deutsch. Para três vice-presidentes foram nomeados, Santos Dumont, A. Clément, M Juillent. A comissão executiva estaria a cargo de Esnault Pelterie, A. Clément, Mallet e Michel Clemenceau, Granet, Blériot, Michelin, Darracq e Dussard.

Por esta composição nota-se que Santos Dumont está no comitê apenas como mero figurante, sem função prática. Provavelmente por sua "amizade" com os colegas. Os hangares construídos serão, naturalmente, para os modelos de avião do tipo dos Wright e não para o 14-bis ou Demoiselle.

Em 08 de abril de 1909, Santos Dumont faz um vôo de cerca de 2,5 km com o Demoiselle a 8 metros de altura. Depois, conseguiu voar 24 km com ele. (NYT-02/05/1909)

Em 14 de maio dois testes, um de 1000 m e outro de 500. No terceiro danificou-se no pouso. Consertos feitos, a tarde, outra tentativa e queda com capotamento e avarias diversas.

---

[53] *L'Aérophile* – abril 1909

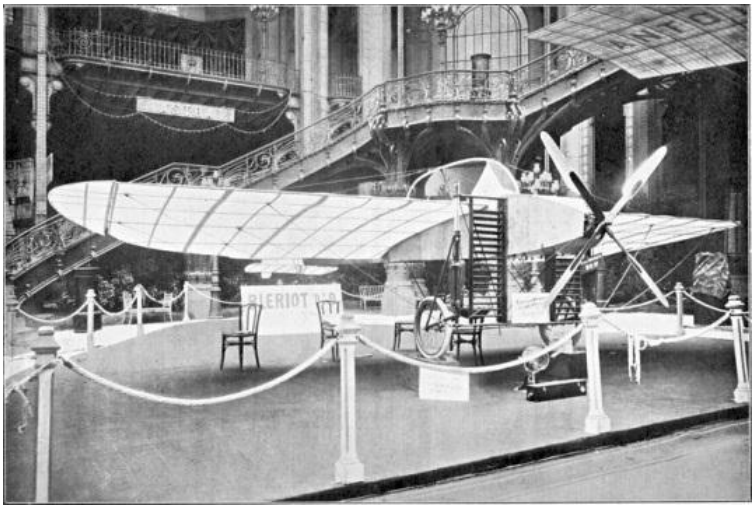
Em 19 junho continua fazendo voos curtos. As vezes cai. As vezes aterrissa sem problemas.

Em 12 de julho mais testes com o nº 21 que não consegue levantar do solo. Em 19 de julho primeiro voo de 500 metros a 15 metros de altura. Mais tarde, em novo teste, caiu capotando. Santos Dumont nada sofreu

Aqui devemos explicar claramente de onde surgiu essa série de "demoiselles". Lembrar que a maioria dos aparelhos construídos tanto para Dumont quanto para outros aeronautas era feita pelos Voisin. Assim era extremamente fácil a cópia.

Veja-se por exemplo o aparelho Gastambine de 1907, ou o Blériot IX de 1908 e a semelhança com a Demoiselle nº 22 de 1909 (fotos abaixo)

Antoinette Gastambine de 1907



Bleriot IX- Paris Motor Show Dez 1908

Demoiselle nº22 – Fevereiro de 1909

A diferença era nos motores, que Dumont trocava a toda hora: Clement, Darracq e Dutheil

Demoiselle nº22

Dumont, sem escrúpulos, em seus livros, chama todos os aparelhos construídos, do 19 ao 22, de "demoiselle". Com isso quer provar que construiu esse monoplano antes de 1908, ano da exibição dos Wright na França e que, depois disso todos aprenderam como construir um avião eficiente.

Ou seja, as pessoas confusas, fazem uma salada e dizem que o demoiselle foi construído em 1907 e apontam o nº 22, quando em 1907 na realidade foi construído o nº 19 – que não deu certo – e o nº 22, que realmente voou com restrições foi feito em 1909.

Em outubro de 1909 surge a notícia que a Darracq & Cie. tinha entrado com uma ação judicial contra Dumont. Do processo fica-se sabendo que a empresa

queria seu motor de volta (equipara o nº 19) e ele dizia que era dono do motor pois "*supervisionara sua construção*". A justiça mandou confiscar o motor e devolvê-lo à empresa. [54]

---------- * * * ----------

[54] *La Presse* – 8 out 1909

Capítulo 37
O Fim dos Dirigíveis

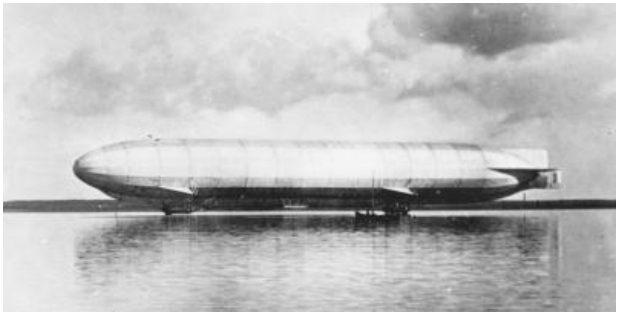
Em 13 de novembro de 1897, na Alemanha, ***David Schwarz***, um húngaro, voou pela primeira vez em um dirigível metálico, movido por um motor Daimler, de 16 HP. Depois de vários quilômetros, caiu, devido a um vazamento de gás.

Os balões dirigíveis, a área de trabalho que deu fama à Santos Dumont, que foi o seu maior divulgador, foram intensamente explorados depois que o Conde Ferdinand von Zeppelin, na Alemanha, teve a idéia de colocar vários balões (balonetes) de hidrogênio dentro de um enorme balão com estrutura de alumínio.

Então, em 02 de julho de 1900, o Conde Zeppelin, faz seu vôo no primeiro dirigível que construiu, voando cerca de 6 km a uma velocidade de aproximadamente 30 km/h.

O principal problema desses aparelhos, além do imenso risco de incêndio, eram os motores, que, somente quando tiveram sua potência aumentada, puderam dar dirigibilidade ao aparelho em qualquer condição de tempo.
Sua construção foi incentivada pelos governos, que acreditavam que tais monstrengos seriam o equivalente dos ares aos grandes transatlânticos, além de não darem crédito aos aviões.

Porem, o hidrogênio é um gás altamente inflamável e o risco de explosão era grande, principalmente se, em uma tempestade, um raio atingisse o balão.



O Zepellin LZ-1

O Conde Zeppelin, com sua máquina *LZ1* fez vôos no princípio de 1909, batendo o recorde voando por 13 horas. Entre março e maio de 1909, o nº 3 atingiu a altura de 1560 metros e depois voou por 1392 km em 37 horas. Em 5 de agosto de 1908, o seu balão nº 4 se incendiou.

Em 1 de abril de 1909, a Alemanha estava voando com o seu balão nº 5 batizado de *Zeppelin II*.

Em 2 de junho, editorial do NYT

> *"Máquinas voadoras do tipo mais–pesado-que-o-ar possuem uma "margem de segurança" tão irrisória diante das incertezas do ar e de suas correntes, que justifica as dúvidas se elas, algum dia, conseguirão ser um meio comum e prático de transporte aéreo. Elas são, todavia, mais confiáveis em vários aspectos que as enormes bolhas como aquela*

na qual o Conde Zeppelin acabou de fazer uma longa viagem, somente para terminar como as outras, com um desastre.

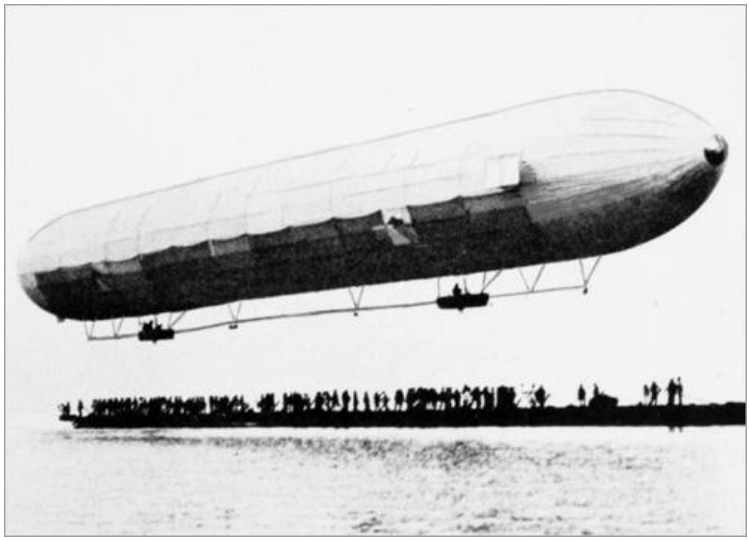
Seu vôo, naturalmente, foi muito impressionante como espetáculo e demonstrou, entre outras coisas, a possibilidade de se cruzar o Atlântico em uma aeronave diferente da sua, pois tentando obter tal feito com esse frágil monstro apenas se conseguirá obter centenas de falhas, além de se perder enormes somas com sua construção.

Wilbur Wright é bastante gentil e cortês ao dizer que existe campo tanto para balões dirigíveis quanto para aeroplanos e que, cada um, quando aperfeiçoados, se complementarão nos serviços a que forem destinados.

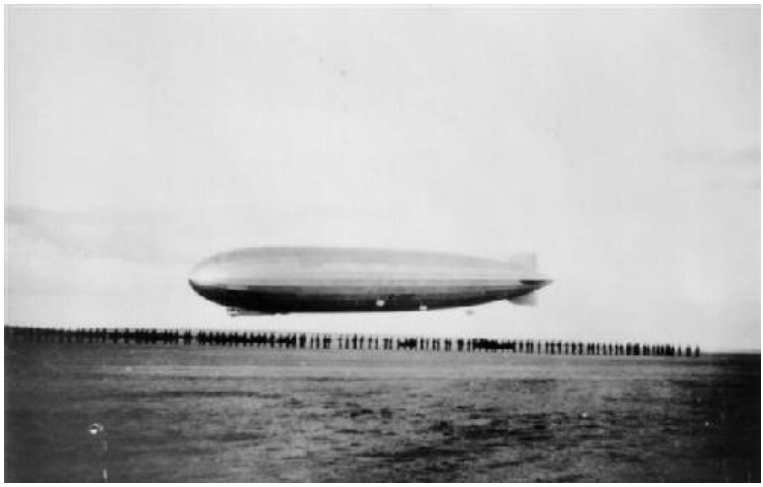
Talvez seja assim, mas ele sabe, melhor do que ninguém, que, a não ser para alguns poucos fins militares, o dirigível é mais um aparelho imaginativo que inteligente, enquanto o aeroplano tem seus fundamentos confirmados por cada pássaro que voa". (NYT02/06/1909)

Na França existiam dois tipos de dirigíveis: os da classe "*La Patrie*" e os da "*La Republique*". O "La Patrie" estava no nº 3, tendo o primeiro sido construído em 1906. Foi projetado por um engenheiro chamado Julliot e era usado pelos irmãos Lébaudy.

O segundo, "La Republique" era um imenso dirigível que podia levantar 4,5 toneladas brutas, dos quais cerca de 1,3 de carga útil.



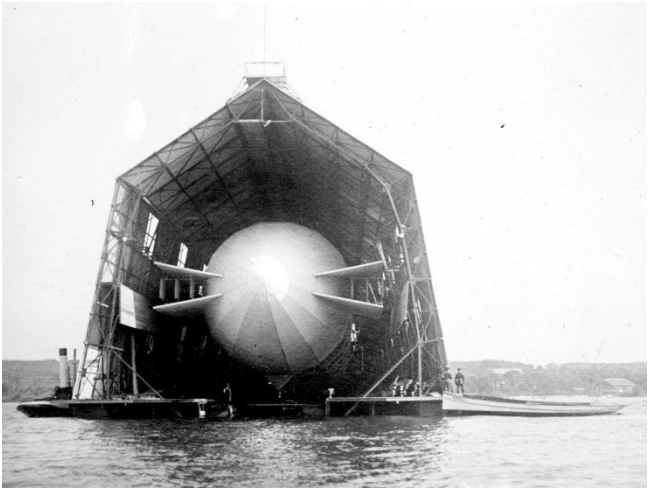
O Zepellin LZ-2



O Zepellin LZ-3

Nos Estados Unidos, havia apenas um dirigível, construído pelo Cap. Thomas S. Baldwin, com 36 metros de cumprimento e cerca de 600 metros cúbicos de hidrogênio, com capacidade de levantar

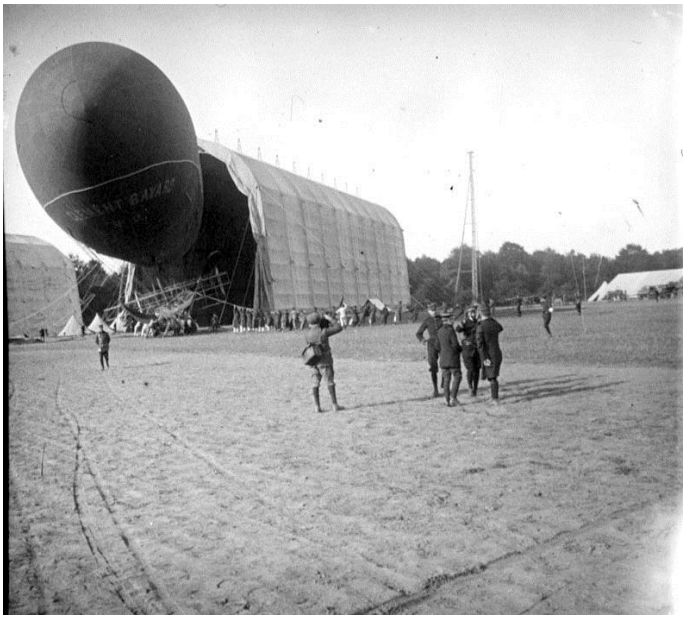
cerca de meia tonelada, com carga útil de cerca de 220 kg. Um dirigível com cerca de 3.000 metros cúbicos de hidrogênio tinha um preço de fabricação estimado em 10 mil dólares.



O Zepellin LZ-4

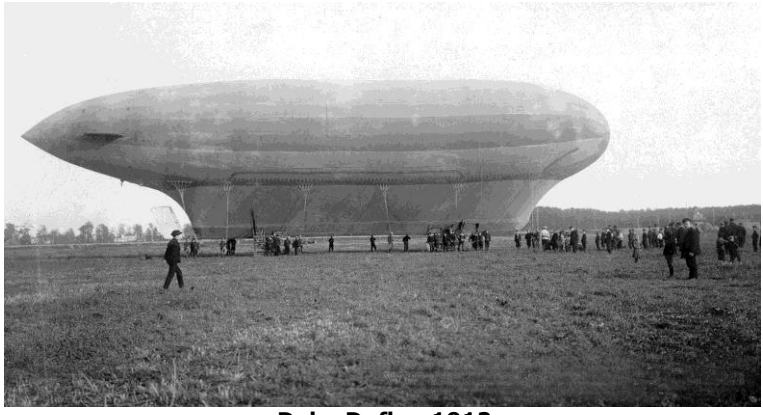
De 1910 em diante, com o aparecimento de motores potentes, os dirigíveis ganharam impulso e foram fabricados diversos modelos, a sua grande parte na Alemanha, e outros na França, Inglaterra, na Rússia e nos Estados Unidos.

Mesmo com problemas terríveis, havia correntes militares dentro dos governos desses países que achavam o dirigível a solução do transporte aéreo e para a guerra. Por isso sua construção se prolongou até 1930.



Dirigíveis militares franceses em 1910

Nesse ano, foi construído na Inglaterra o maior dirigível do mundo. Um monstro de hidrogênio, batizado de R-101. O R significava "***rigid***" (rígido) e o 101, indicava que este era o 101º aparelho já construído na Inglaterra.



Deka Duflon 1912

A intenção do governo inglês era fazer com ele uma linha regular, ligando a Inglaterra ao Egito, gastando cerca de 3 dias e depois até a Índia, gastando mais 5 dias. Se essa viagem desse certo havia planos de fazer outras linhas para a Austrália e Canadá, atingindo assim todas as colônias do Império Britânico.

O volume de hidrogênio contido nesse "navio" era de 155.000 metros cúbicos, ou seja 155 MILHÕES de litros. Sua sala principal acomodava 100 pessoas confortavelmente. Havia um tombadilho, cozinha, restaurante, camarotes, e uma sala para fumantes. Foi o primeiro dirigível a ter uma sala desse tipo

Na sua viagem inaugural, levava além de 9 toneladas de combustível – óleo diesel - para os motores, prataria especial, barris de chope e caixas de

champanhe, pois estava previsto fazer um banquete quando a nave chegasse ao Egito.

O R-101 tinha sido construído em 1924 e sempre se desconfiou que seu projeto não era eficiente para navegar. Ele fora o resultado de um esforço da Inglaterra para se igualar à Alemanha na área dos dirigíveis. Houve uma polêmica no seu projeto, pois os políticos socialistas do governo queriam que ele fosse construído pelo estado e os outros queriam que a iniciativa privada arcasse com os gastos. No final ficou decidido então – bela decisão – que seriam construídos DOIS dirigíveis. O R-100 ficou encarregado de ser fabricado pela Companhia Vickers e o R-101, pela Real Fábrica de Dirigíveis, situada em Cardington. As especificações eram para transportar 100 passageiros, com alimentação e camarotes de primeira classe, a uma velocidade de 100 km/h. Para isso tiveram que ser construídos hangares gigantescos.

O R-100, privado, teve um problema nos motores diesel, que eram muito pesados e foram trocados por modernos motores de aviação Rolls-Royce, o que permitiu seu sucesso. Ele ficou pronto antes do R-101 e fez vôos para diversos locais, inclusive uma viagem de ida e volta para o Canadá.

Já o R-101, do governo, teve a troca de motores emperrada pela burocracia e ficou com os pesadíssimos e antiquados motores diesel. Além disso, o projeto previa um transporte de 60 toneladas, mas os testes feitos em 1929 mostraram que o R-101

apenas levantava 35. Isso acabaria com sua utilidade para vôos longos.

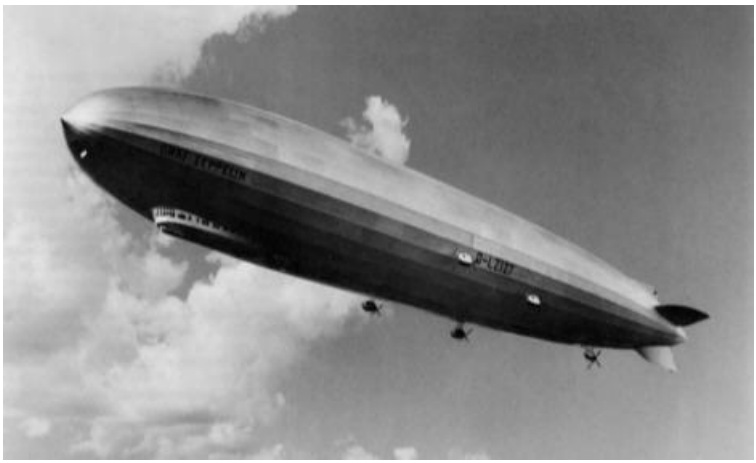
Assim, pressionados pelo Parlamento, que queriam saber por que o R-101 não voava, com atrasos inexplicáveis, os engenheiros resolveram cortar seu casco ao meio e inserir uma nova seção com um novo balonete de hidrogênio, o que fez o mostrengo aumentar seu comprimento de 223 para 237 metros.
Ficou pronto em 3 de outubro de 1930, mas resolveram não fazer viagem de teste. Portanto, sem ser testado, marcaram sua viagem inaugural para 4 de outubro, levando apenas 54 pessoas: 12 passageiros, 5 oficiais e 37 tripulantes. Decolou de Cardington, às 18:30h.

Enfrentando uma imensa tempestade, sem conseguir subir muito, o R-101 atravessou o canal da Mancha e, às duas horas da manhã, na localidade de Beauvais, na França, se espatifou no solo.

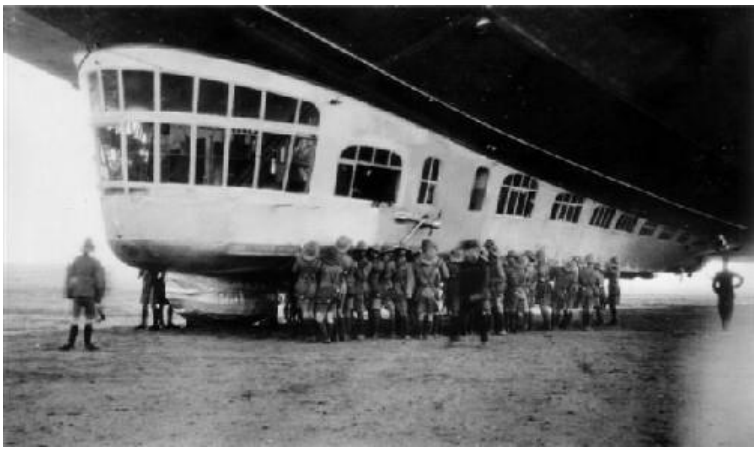
Imediatamente os 155.000 metros cúbicos de hidrogênio se inflamaram, num incêndio infernal. Apenas 6 pessoas (tripulantes) escaparam com vida, as outras 48 pessoas morreram completamente carbonizadas.

Esse desastre foi a gota d'água para a Inglaterra, cujos políticos tinham dito que havia uma chance em um milhão para que acontecesse um acidente com o R-101. O projeto dos dirigíveis foi abandonado, o R-100, que custara a fortuna de 450 mil libras, foi desmontado e vendido como sucata, e o governo passou a se concentrar nos aviões, que viriam a salvar

o país na Batalha da Inglaterra, na segunda guerra mundial.



O Zepellin LZ-127 "Graf Zeppelin"



Cabine do LZ-127 "Graf Zeppelin"

Mas, a Alemanha continuou com a sua fabricação. Notável foi o ***DLZ-127 – Graf Zeppelin*** que voou pelo Brasil em 1930 (**D** significava *Deutsch*, **L** significava *Luftschiff* e **Z** significava *Zeppelin*; 127

significava o 127º aparelho já construído; ***graf***=conde).

O Graf Zeppelin" no Rio de Janeiro em 25/08/1930

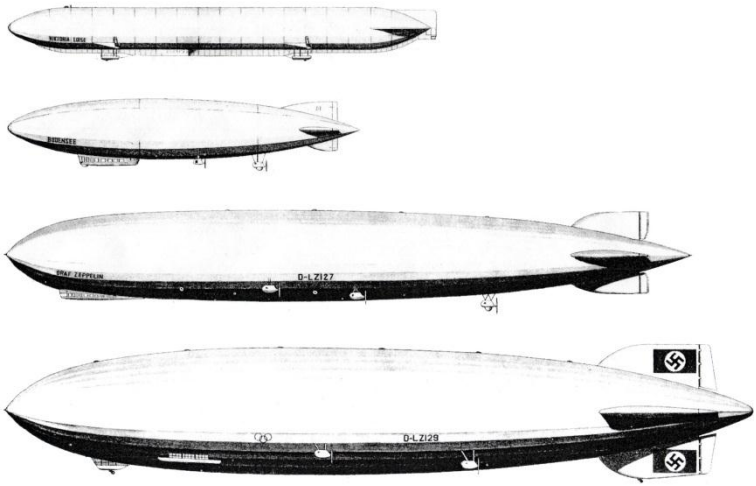
O Graf Zeppelin" no Rio de Janeiro em 25/08/1930

Hangar para o Zeppelin em Sta. Cruz – Rio de Janeiro – Único hangar que restou em todo o mundo

Em 1937, já com Hitler no poder, estava voando o maior dirigível que o mundo já vira: o *Hindenburg*.

Com 248 metros de comprimento, o ***DLZ-129 – Hindenburg***, era sustentado por 200.000 metros cúbicos de hidrogênio. Possuía cabines individuais, calefação elétrica, chuveiros, salão de fumar, cozinha com 2 toneladas de alimentos, salas de estar e restaurante.

Esse monstro era um sucesso e orgulho dos nazistas, que pintaram duas enormes suásticas no seu leme. Ele já realizara 10 viagens aos Estados Unidos e parecia confirmar que os dirigíveis seriam um ramo da aeronáutica que, daí em diante, somente cresceria e progrediria.



Acima: Viktoria, Bodensee, D-LZ127 e D-LZ129

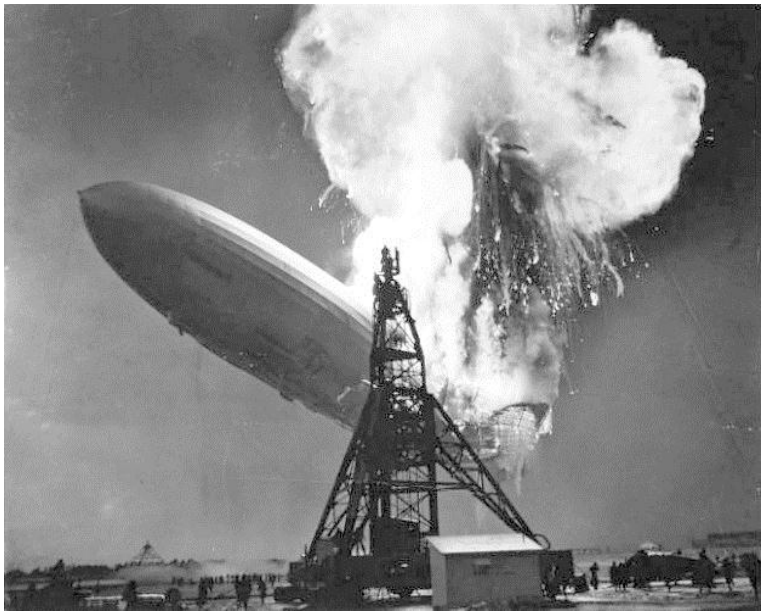
Era o dia 3 de maio de 1937. Às 20 horas o Hindenburg começa a se elevar de sua base em Rhein-Main, nos arredores de Frankfurt, na Alemanha. O destino era, novamente, os Estados

Unidos. Decola com 38 passageiros e 59 tripulantes, um total de 97 pessoas.

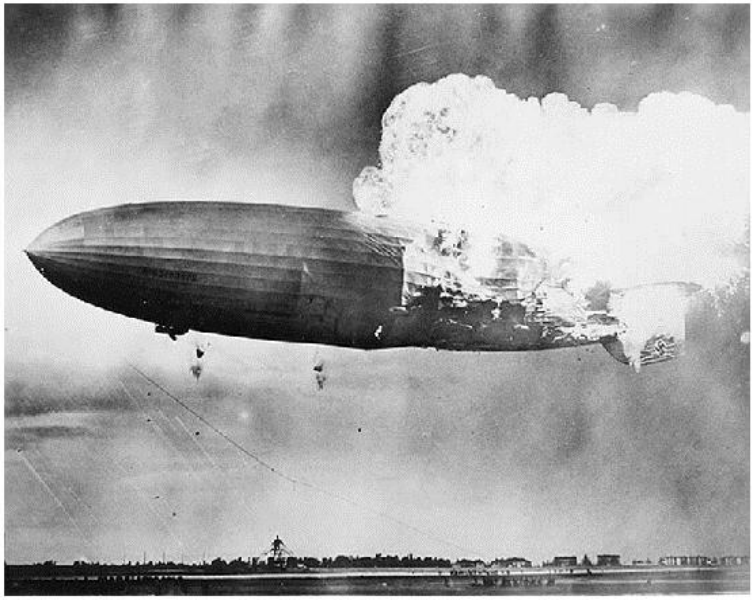
Às 19 horas e 22 minutos do dia 6 de maio de 1937, a nave está atracando em sua torre no aeroporto de Lakehurst, New Jersey, Estados Unidos, quando uma faísca incendiou o hidrogênio. Em 32 segundos o Hindenburg era um monte de metal retorcido.

A sorte foi que a maioria das pessoas estava pronta para desembarcar, assistindo a atrelagem, e com a explosão e com a cabine batendo no chão, pularam fora. Devido a isso, morreram apenas 36 pessoas.

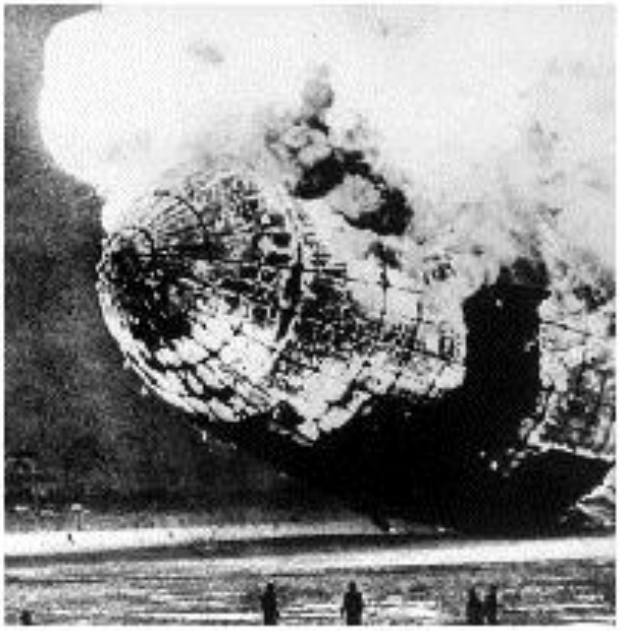
O Hindenburg sobrevoando Nova York, pouco antes do incêndio



O Hindenburg queimando em Nova Jersey



O Hindenburg queimando em Nova Jersey



O Hindenburg queimando em Nova Jersey

O que sobrou do Hindenburg

O Hindenburg foi o último grande dirigível construído no mundo. Depois dele surgiram outros,

mais para pesquisas do que para qualquer outra finalidade prática.

Com uma extensa lista de desastres no mundo inteiro – a maioria acabou se incendiando - essas máquinas foram descartadas dos planos das grandes nações, acabando tarde, com isso, a era dos dirigíveis, pois quem difundira a fama desses aparelhos perigosos, caros e ineficientes, Santos Dumont, já tinha desaparecido há 5 anos.

O mundo, finalmente, abandonou essa idéia e partiu para dar atenção aos aviões.

---------- * * * ----------

Capítulo 38
Brasileiros Esquecidos

Neste capítulo renderemos homenagem a dois brasileiros que realmente foram pesquisadores e inventores sérios mas foram totalmente eclipsados pelo mito de Santos Dumont, caindo, dessa forma, no mais profundo esquecimento.

Tratam-se de Júlio Cesar Ribeiro de Souza e do Dr. Domingos José Nogueira Jaguaribe Filho. Do primeiro não foi possível obter qualquer informação pessoal. Mesmo assim vamos transcrever aqui trechos de suas descobertas conforme estão na Revista do Instituto Histórico e Geográfico de S. Paulo, vol. IV, 1901.

Júlio Cesar Ribeiro de Souza

Nascido no Pará, Júlio Cesar imaginou um sistema de balões que, pensava ele, resolveria o problema de navegação aérea.

- 1881 –

Para realizar seu projeto, precisava arrecadar fundos e para isso, era mister que tivesse em mãos pareceres técnicos aprovando seu sistema.

Lutando tenazmente, em 1881 conseguiu que o INSTITUTO POLYTECHNICO o analisasse, o que foi feito e o laudo foi emitido pelo Barão de Teffé. Com isso conseguiu levantar 20 contos de reis fornecidos pela Assembleia Legislativa do Pará.

O parecer do Instituto, emitido em 3 de maio é o seguinte:

> *1° O aparelho destinado a viação aérea, descrito pelo Sr. Júlio Cesar Ribeiro de Souza na memória*[55] *e desenhos submetidos à apreciação do INSTITUTO POLYTECHNICO, não é cópia ou imitação de qualquer outro;*
>
> *2º Dentre todas as ideias até hoje lembradas por balonistas e aviadores, no sentido de dotar o aeróstato de MOVIMENTO PRÓPRIO, capaz de servir para dar-lhe direção, esta parece a única exequível e, portanto aceitável*.

Júlio Cesar partiu para Paris. A 27 de Outubro lia a sua Memória na SOCIEDADE FRANCESA de NAVEGAÇAO AÉREA, da qual era presidente o capitão Renard, o mesmo das futuras e célebres experiências de 1884, em companhia de Krebs, no balão France.

A 8 de Novembro aquela Sociedade o nomeou seu sócio e, nesse mesmo dia, ele, Júlio Cesar, fez nas oficinas da CASA LACHAMBRE a primeira experiência com o seu balão *Victoria*, que tinha 10 metros de comprimento sobre 2 de diâmetro. .

[55] A "memória" é a descrição técnica do projeto

Verificou-se que o Victoria cortou o vento sem o menor esforço e sem nenhuma propulsão.

Essas experiências repetiram-se a 12 de Novembro, tendo o Victoria navegado em todos os sentidos contra um vento de 8 metros por segundo.

A 25 de Dezembro, já no Pará, lá repetiu ele com os mesmos resultados as suas últimas experiências de Paris.

1882

Em artigo no jornal, o Dr. Álvaro de Oliveira, do Instituto, escreveu em 20/04/1882:

> *Sr. Júlio Cesar, observando o vôo dos grandes pássaros, reconheceu o papel que representam suas azas e a cauda, não só na direção como no próprio movimento delas.*
>
> *Teve a ideia ENGENHOSA, NOVA, de fazer um balão semelhante a um pássaro invertido, semelhante não só pelas asas e cauda, mas também pelas dimensões relativas. O raciocínio de que se serve é perfeitamente correto. Um pássaro vence a ação da gravidade pela energia muscular: modificando esta energia, pelo movimento e inclinação das asas e cauda, ele consegue mover-se e dirigir-se no ar.*

Ora, se construirmos um balão semelhante a um pássaro invertido, e o enchermos de um gás mais leve do que o ar, este balão terá um movimento de baixo para cima, - contra o sentido da ação gravidade, - dado pela força ascensional (diferença entre o peso do balão e o peso de um igual volume de ar): esta força ascensional produz o mesmo efeito que a energia muscular doa pássaros.

Portanto, se modificarmos a força ascensional pela ação de planos inclinados, análogos às asas e à cauda do pássaro, daremos movimento e direção ao balão.

1884

Por esta época já tinha Júlio Cesar conseguido no Amazonas, no Pará, em Pernambuco e no Rio, auxílios que importaram em cento e dois contos de réis e com os quais encomendara ele o seu último balão, o *Santa Maria de Belém*, agora pronto para a experiência definitiva.

Estamos em julho. O balão cuba 3.000 metros e tem de comprimento 52. Chega o dia da experiência, no Pará. Começa-se a encher o Santa Maria, e a experiência não se realiza, porque faltou gente para terminar o enchimento.

Dai por diante nada mais conseguiu o inventor para levar avante a sua ideia, teoricamente vitoriosa, e com ela morreu sem vê-la triunfar na prática.

Dr. Domingos Jose Nogueira Jaguaribe Filho

Dr. Domingos Jose Nogueira Jaguaribe, Visconde de Jaguaribe, (Aracati, CE, 14 de setembro de 1820 — 5 de junho de 1890) foi um magistrado, jornalista e político brasileiro. O Visconde Jaguaribe, pai de Jaguaribe Filho, era bacharel em direito formado pela Academia de Olinda, em 1870 foi eleito senador pelo Ceará. Foi ministro da guerra em 1871. Condecorado com a medalha da Campanha do Paraguai.

Domingos José Nogueira Jaguaribe Filho (Aracati, CE, 2 de novembro de 1847 — Santos, SP, 14 de novembro de 1926) foi o primeiro de seus onze filhos. Era um médico cearense, formado pela Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro em 1874. Diplomou-se com distinção, foi aperfeiçoar-se em Paris e veio exercer com brilho sua profissão em São Paulo.

Foi membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional. Contribuiu para a fundação do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo e o Gabinete de Leitura de Rio Claro, instituições que existem até hoje.

O Dr. Jaguaribe foi eleito deputado provincial pelo 8° Distrito de São Paulo. Impediu a entrada de escravos, com o imposto de dois contos de reis por cabeça. Libertou os negros de sua fazenda.

Em 1888 foi eleito deputado geral pelo Ceará, na última legislatura imperial, sendo candidato da Confederação Abolicionista.

Teve a honra de representar ao mesmo tempo as províncias do Ceará e de São Paulo. Foi médico, lavrador, político e historiador.

Livros escritos:

- Reflexões sobre a colonização no Brasil (1878);
- Questões sociais;
- Os herdeiros de Caramuru;
- Arte de formar homens de bem;
- Carta Sua Majestade o Imperador;
- Canalização do rio São Francisco para o Ceará;
- O Município e a República; propaganda em favor do Município;
- O veneno moderno;
- O Império dos Incas;
- Atlântide;
- O Brasil antigo

Este último traduzido para o francês pela *Societé des Antiquités Americanes*, mereceu medalha de ouro.

O Dr. Jaguaribe foi o único brasileiro a ser convidado a participar do Congresso Aeroespacial de Paris, em 1900 onde apresentou seu projeto de um balão com o nome de "*Veloaereo*".

Segue-se o material existente sobre essa invenção.

Notícia histórica sobre a minha invenção de dois balões com asas para a Navegação Aérea. O "Veloaéreo"

A animação que recebi dos engenheiros nacionais e estrangeiros obrigou-me a expor no Salão do Instituto Histórico em 1897 o modelo de minha invenção, fazendo uma conferência, na qual compareceram, além de grande número de homens ilustrados, o presidente do Estado Dr. Campos Salles. Fui auxiliado na demonstração técnica pelo Dr. Ferreira Ramos.

Havendo entre os assistentes diversos cônsules, por carta me solicitaram um exemplar do minha memória. O nosso consócio Dr. Ritt, tendo enviado ao seu governo um exemplar, talvez a esta circunstância devo o haver recebido um convite do Ministério do Comércio para tornar parte do Congresso Internacional de Aereostação em 1900.

Eu já havia recebido um ofício da Comissão de Aereostação do Exército informando-me que sob o nº 32 havia sido inscrita a minha memória.

Os grandes Congressos só interessam a história e àciência, não aos resultados práticos. Fui feliz em ver o grande interesse que despertava a minha invenção, sendo eu o único brasileiro que tomou parte no Congresso.

Agradeço ao Dr. Piza, ministro do Brasil, a carta que me deu de apresentação ao ilustre especialista Banet-Rivet, que me deu conselhos práticos além de ter eu aprendido muito no seu livro «O Aeronáutico".

Reconhecido como é em todo o mundo, como sendo a maior autoridade sobre máquinas de voar e balões o sábio O. Chanute, engenheiro consultor das Estradas de Ferro dos E. Unidos, tanto o Dr. Victor Tatin como Banet-Rivet aconselharam-me a dirigir-me a este sábio, enviando a minha memória depois de completados os meus estudos, com planos e modificações; trabalho este que eu tive a honra de fazer, auxiliado pelo Dr. Victor Tatin, a quem sou grato.

Pedi ao Dr. O. Chanute, que, no caso de achar mérito e que o meu invento fosse útil e realizasse o desejado fim, me indicasse com franqueza quais as modificações e o que devia fazer.

Ao passo que o Dr. Victor Tatin, redator da « *Revue des Sciences*" e inventor de um célebre Aeroplano, e Banet-Rivet me aconselharam a modificar o meu sistema para um só balão com asas, verifiquei que o sábio americano me animava a não mudar de sistema, vendo no meu invento uma garantia para a estabilidade da navegação aérea. Esta opinião tem grande valor que só avaliará quem conhecer o assunto.

Ilusões e erros haviam me amparado aqui antes de conhecer e estudar bem esta questão.

Hoje reconheço que as causas que têm embaraçado a navegação aérea são motivadas por vaidade de inventores que não adiantam senão modificações na solução já indicada e bem conhecida dos Governos da França e dos Estados Unidos, que mantém em grande segredo os seus balões dirigíveis para o caso de guerra. O sábio Sr. O. Chanute indica como e de que modo poderia também o Brasil ter este grande melhoramento com o meu invento.

Eu rendo um preito de gratidão a esta douta Corporação, que, assim como é o amparo e o guarda da história, saberá ser defensora da invenção que fiz e que lhe ofereço para ficar guardada em seus arquivos ou ter solução.

E' preciso lembrar a tradição histórica que liga ao Brasil tantos inventores que no passado e no presente têm merecido este nome: Júlio Cesar R. de Souza, Severo, Dumont, Patrocínio e o humilde autor destas linhas, tem provado que não são estéreis as lições da história dos inventores brasileiros.
(...)
Eu sempre estive persuadido que a estabilidade dos aparelhos para a navegação aérea se conseguiria com os balões conjugados e daí o meu invento misto.

Foi com a mais viva satisfação que consegui que o notável engenheiro francês V. Tatin se encarregasse dos estudos para

verificar se o nosso invento daria o resultado desejado, isto é, manter-se nos ares e navegar. (V. Tatin, Banet-Rivet e Chanute, estudando todo o sistema, acharam que, como este, pode fazer 6 metros por segundo.)

Fiz algumas modificações para a cubagem dos balões, dando a sua construção, por uma engenhosa ideia que tive, comportas que servindo de segurança à carcaça, abrigam o aeronauta de perigos imprevistos. Também mudei a forma dos quadrantes paralelos do meu plano primitivo, conseguindo a deslocação do centro de gravidade por combinação de cordagem sem que elas ofereçam resistência ao ar. A estabilidade que se obtém com o nosso sistema deve ser uma garantia para ser preferido e nos é grato ver que o sábio O. Chanute pensa do mesmo modo.

Rendo minha gratidão ao sábio Banet-Rivet por ter citado o meu nome e feito a crítica do sistema em que me baseei, neste artigo da Revista dos Dois Mundos, que é a história fiel dos progressos feitos no século que findou e dos que bem mereceram da ciência pelos seus esforços.

Disse em resumo a nosso respeito o ilustre escritor:

> *"E' certo, com efeito, que a estabilidade e a segurança tão precárias nos aeroplanos são admiravelmente asseguradas pelo emprego dos balões como sustentadores deles.*
>
> *Muitos aviadores pensaram em se utilizar, adotando o sistema misto, balões aeroplanos, balões ortópteros, etc. Mas a respeito dos balões aeroplanos, não parece evidente que tais maquinismos só servirão para sobrecarregar o peso, isto é, balões colocados nas piores condições para a velocidade?*
>
> *Seria melhor e preferível o balão ortóptero como o que propôs o doutor Jaguaribe. O*

sistema misto deve, pois, ser preferido a qualquer outro sistema de balões ordinários."

Na opinião deste professor, cuja grande competência se reconhece pelo seu livro "O Aeronáutico" e pelo estudo crítico de que foi encarregado para a "Revista dos Dois Mundos" é aos aeroplanos que está reservada a solução da navegação aérea, dando preferência ao Aeroplano do sábio O. Chanute.

Sentimos discordar dos conceitos do mestre, mas como se verá de suas muitas cartas que entrego ao Instituto e do artigo que tanta sensação está produzindo, sua opinião e a confiança que ele tem nos aeroplanos devem ficar abaladas pelo juízo que O. Chanute acaba de emitir na carta que me escreveu e que entrego ao Instituto para tomar na devida consideração.

Resumindo, eu sou obrigado a reconhecer que a forma que dei ao meu invento de dois imensos peixes, que Chanute compara a dois salmões, tem com suas asas a vantagem de fazer nos ares o que os peixes fazem na água. O modo pelo qual assegurei a estabilidade, sem oferecer com as asas e as superfícies lisas do meu aparelho as grandes resistências que tantos inconvenientes têm apresentado aos outros aparelhos, é garantia para que o meu invento mereça o apoio do Governo do Brasil, tal como o indica O. Chanute.

As cartas de O. Chanute dando este parecer me parecem de grande valor, porque justamente quando Banet-Rivet volta para o grande americano as suas esperanças, este, em carta que me escreveu, com a mesma data do artigo da Revista dos Dois Mundos, não só reconhece grande mérito no meu invento, como aconselha a sua construção, assegurando a estabilidade e uma marcha de 15 metros por segundo com uma despesa que nunca poderá exceder a 100 mil dólares, inclusive todas as experiências a fazer-se, tudo conforme os cálculos que ele fez.

Ao Instituto confio a defesa de um parecer que se me é honroso, mais será para o Governo do Brasil se o aceitar, pois que tanto aqui como no Congresso Internacional, onde procurei honrar o nome brasileiro, sempre declarei que eu não pedia nem

queria privilégio, mas só concorrer para que os homens de ciência julgassem o mérito de meu invento.
Este resultado está alcançado. Lendo a Revista dos Dois Mundos e as cartas dos sábios que são reconhecidos como os mais competentes, os membros do Instituto verão que minha convicção foi confirmada.

Terminando, chamo a atenção do Instituto para a última carta que acabo de receber de Banet-Rivet, em que me dá aviso que um suíço chamado Sutter está fazendo um balão com asas, a que o sábio chama "filho do meu".

Faço doação ao Instituto das cartas que recebi de Banet-Rivet e O. Chanute, dos livros que servem para esclarecer o estudo de Aereostação, afim de que possam servir (com a grande autoridade destes sábios) para apoio da comissão no caso que o Instituto esteja de acordo.

O melhor modo que tenho para encerrar esta exposição é copiar palavras de O. Chanute, em sua carta de 6 de Fevereiro de 1901:

> *«O prêmio de cem mil francos em França parece tentador, mas o governo do Brasil faria melhor; guardando o segredo sobre as experiências que fizesse com o vosso invento, é o que faz nosso, que tem um aparelho em construção que é baseado no mais pesado que o ar.*
> *«Eu serei sempre feliz de corresponder convosco e de vos indicar o pouco que sei."*

Resumo das cartas que acompanham a exposição e o plano completo da construção dos balões conjugados (sistema misto).

Nº 1—Aviso do Governo de França sobre o recebimento da memória que apresentei ao Instituto.

N.° 2— Carta do Dr. G. Piza recomendando-me ao Sr. Banet-Rivet e outros especialistas no assunto.

Nº 3— Carta do Professor Banet-Rivet encarregando-me de apresentá-lo no Congresso de Aereostação, pedindo notícias sobre o meu projeto de navegação aérea.

N.° 4—Carta do mesmo informando-me do artigo que vai escrever na Revista dos Dois Mundos, onde fará menção do meu invento

.

Nº 5— Carta do mesmo, agradecendo a remessa do documento que me pedira para dar notícia do Congresso, na «Revista dos Dois Mundos"; cita a opinião de Chanute, me dá conselhos para nunca empreender, por mim só, a construção de balões, mostrando mais que os cálculos competentes provam que só poderia obter 6 metros de velocidade por segundo e que, portanto não devo aventurar-me.

Nº 6—Nova repetição dos conselhos em que cita O. Chanute que orienta com segurança os autores, de modo que não devo mandar o meu trabalho a este sábio, sem ter lido o sem livro.

N.° 7—Exame minucioso de minha memória lida perante o Congresso de 1900. O cálculo, feito nesta carta de Banet-Rivet, com o motor indicado a mim pelo Sr. Tatin, dá 8 metros no máximo, mas 4 a 5 certos. O autor preferia que eu fizesse um só balão com asas e de tonelagem dupla. Termina pedindo—me informações sobre o balão Dumont para o seu artigo.

Nº 8—Carta recebida em minha volta de Paris datada de 10 de Março, em que o autor do livro «O Aeronáutico" avisa-me que se fala muito de um balão de um suíço Sutter, balão com asas, que o Sr. Banet-Rivet diz ser evidentemente "filho do meu». Insiste o Sr. Banet-Rivet na vantagem de um só balão.

N.° 9—Carta do engenheiro O. Chanute em que diz ter recebido e lido com o maior interesse a minha memória, acha que a minha invenção tem muito mérito e termina aconselhando de fazer modificações na construção para que consiga ser bem sucedido. Faz o estudo e análise da resistência, chegando á

conclusão de que, como está o meu invento, só poderá conseguir 5,97 metros por segundo.

N.° 10—Em resposta a carta em que eu perguntava se as modificações a fazer deviam me dar ou não esperança de um êxito completo, pois que eu não faria nada para vir a empreender, sem a opinião competente dele, — o mesmo me faz ver que seria preciso despender de 50 a 100 mil dólares e que só ao Governo do meu país devia caber esta tentativa. Mostra que os balões conjugados de minha invenção garantem a estabilidade.
Diz ele que é muito possível que com os dois balões eu possa ter 4 a 5 diâmetros aumentando o cubo relativo e diz que com dois balões de igual comprimento com 20 a 26 diâmetros eu obteria 15 metros por segundo. Nas despesas Chanute inclui todas as tentativas feitas em experiências até o êxito completo. Diz mais que o Governo do seu país tem já um balão baseado como o meu no princípio do "mais pesado que o ar". E que o Governo do Brasil deve mandar construir o meu invento guardando o segredo.

N.° 11—Insiste em que ao Governo do Brasil cabe empregar os recursos para a construção e se põe a minha disposição, dizendo que eu com as provas que dei e os conhecimentos que hoje tenho, estou mais do que ninguém apto para levar a empresa a bom fim. O motor preferido é o de petróleo de Buchet. Termina,
me dizendo que se o seu Aeroplano pudesse servir de qualquer modo ficará a minha disposição.

N.° 12—Carta do Rei dos Belgas agradecendo a remessa de minha memória.

N.° 13—6 volumes contendo os trabalhos de O. Chanute.

N.° 14—O livro do prof. Banet-Rivet L'Aereonautique.

N.° 15—O livro do prof. Marey "Le vol des oiseaux."

Nº 16—Vários folhetos.

S. Paulo, 13 de Maio de 1901.
Dr. Domingos Jaguaribe.

PARECER SOBRE APARELHO MIXTO PARA A NAVEGAÇAO AEREA

De invenção do Dr. Domingos Jaguaribe apresentado ao Instituto Histórico e Geographico de São Paulo

O aparelho mixto para a navegaçào aerea de mvenção do Dr. Domingos Jaguaribe consta de dois corpos principaes, fusiformes, eguaes, symetricos e conjugados solidamente, n'um systema invariavel, recebendo o gaz hydrogenio. No intervallo delles fica o motor e diversos orgams do apparelho. De cada lado do conjuncto estão collocadas duas azas, articuladas no ponto de ligação, e podendo elevar-se ou abaixar-se em relação ao plano horizontal do apparelho por meio do movimento communicado pelo motor. Em meio da popa do conjugado fica uma hélice também accionada pelo motor e destinada a propelir o apparelho. Aos lados d'esta hélice ficam os lemes assentados no extremo de cada um dos corpos principaes e tornados solidários por meio de cabos, e em plano inferior ao apparelho e suspensa por fios de aço fica a barquinha, cujo fim, em razão de seu pezo, é de contribuir para manter-se a estabilidade de todo o systema.
(...)
Do exposto se vê que os esforços do nosso digno consócio, si não attingiram o alvo, não se apartaram muito d'elle.

O Instituto deve acolher com as melhores provas de

syimpathia esses esforços, esses sacrifícios, feitos por quem não sendo especialista, nem mechanico, se atirou a emprezas arduas que demandam talento e dispendios avultados. Julgarão outros que taes esforços e sacrificios foram em pura perda, e que o cabedal de saber humano com isso não lucrou. E' um engano. Os grandes inventos não foram obras de profissionaes especialistas, e se na hora presente rejubilamos-nos, todos os brazileiros, pelas recentes descobertas de Santos Dumont, um profissional, não nos esqueçamos que a primeira machina de voar foi um invento de Bartholomeu de Gusmão, - um simples padre.

A Commissão é de parecer que sejam impressas na "Revista do Instituto" a memória sobre o apparelho de voar do nosso digno consocio como tambem as cartas dos Srs. Bannet-Rivet e Chanute, que a analysaram e juigaram tão proficua.

S Paulo, 5 de Setembro de 1901.
THEODORO SAMPAIO.
ORVILLE A. DERBY.
FRANCISCO FERREIRA RAMOS.

No anuário do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, mencionado anteriormente, o leitor pode encontrar as cartas mencionadas, a memória do projeto com desenhos, diagramas e cálculos.

---------- * * * ----------

Capítulo 39
Melancólico Final

No segundo semestre de 1909, as autoridades francesas se disseram interessadas nos biplanos de Wright e Paulham, considerando-os superiores às outras máquinas apresentadas.

Em 25 de julho de 1909, Blériot atravessa o Canal da Mancha. A fama de Blériot estava no auge. Agora, além dos Wright, Blériot também eletriza a França.

Em 22 de agosto ocorrerá a "semana da aviação" em Reims. Estão inscritos: Latham, Blériot, Santos Dumont, Conde de Lambert, Tissandier, Esnault Pelterie e Gufroy, todos com monoplanos. Delagrange, Paulham, Curtiss, Farman, Sommer, Gobron, De Rue e Ruchonnet, com biplanos.

Os irmãos Wright não se inscreveram, por não concordar com uma cláusula do regulamento que permitia que as máquinas parassem durante o percurso.

Ganha a competição quem percorrer 20 km em menor tempo, num trajeto de 10 km de ida e 10 km de volta. Haverá ainda um Grande Prêmio de 20 mil dólares para a máquina que percorrer a maior distância sem reabastecimento ou sem aterrissar. (NYT - 02/08/1909)

Apesar de ter feito inscrição, Dumont não participou. Para se justificar por não entrar nas competições, disse que "*prefere voar pelos campos a voar nos aeródromos*." Mais uma desculpa infantil e esfarrapada.

Mas, a 11 de setembro participou da festança que uniu a nobreza e alta sociedade de Paris com o casamento da neta do vice-presidente americano John C. Breckinridge com um nobre inglês.

Fazendo modificações no nº 21, em setembro de 1909, Dumont apresenta seu último projeto: a demoiselle nº 22.

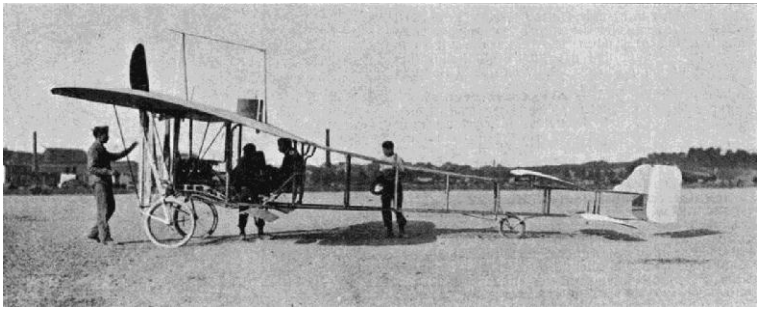
Nº 22 – duas rodas e motor horizontal

Menor e mais leve que o 21, com apenas duas rodas, com as asas feitas de bambu e o chassis de aço, já incorporando todas as tecnologias que estavam a

disposição no mercado, a construção desse aparelho não passou de uma jogada de marketing.

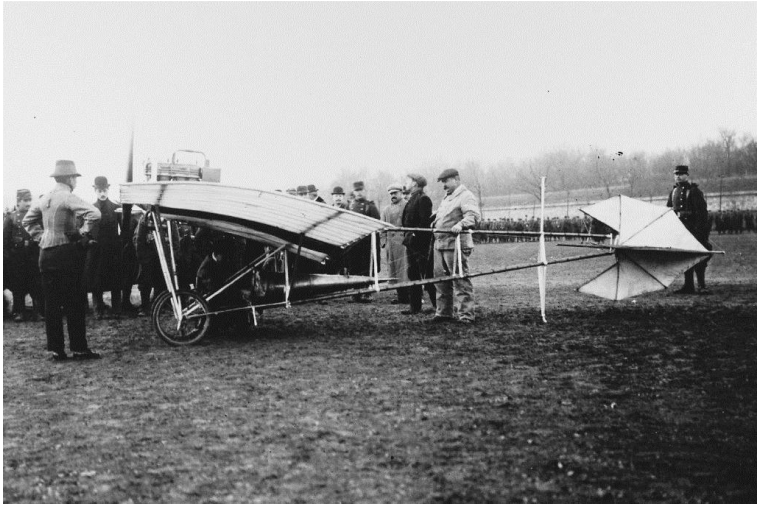
Como já sabemos, os construtores de aviões depois de 1908 já sabiam como fazê-los e plagiavam o que bem entendessem. A Demoiselle 22 é tão parecida com o Blériot XII, que provavelmente foram construídos na mesma oficina

Demoiselle 22 –set 1909

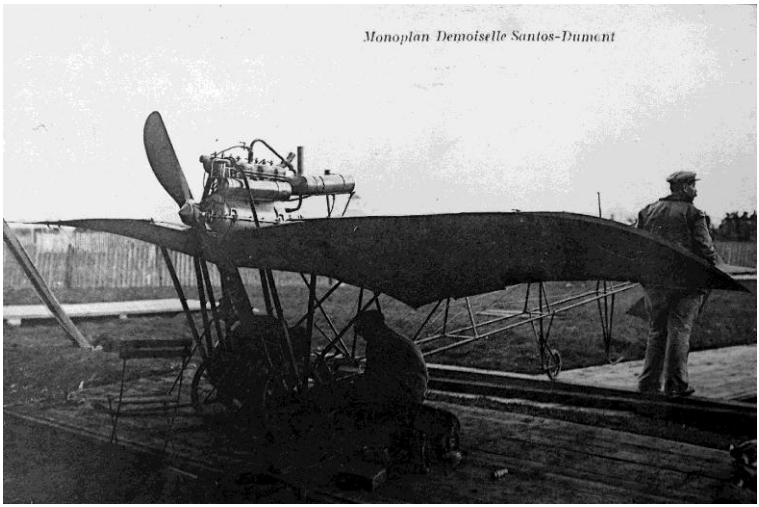


Bleriot XII – maio de 1909

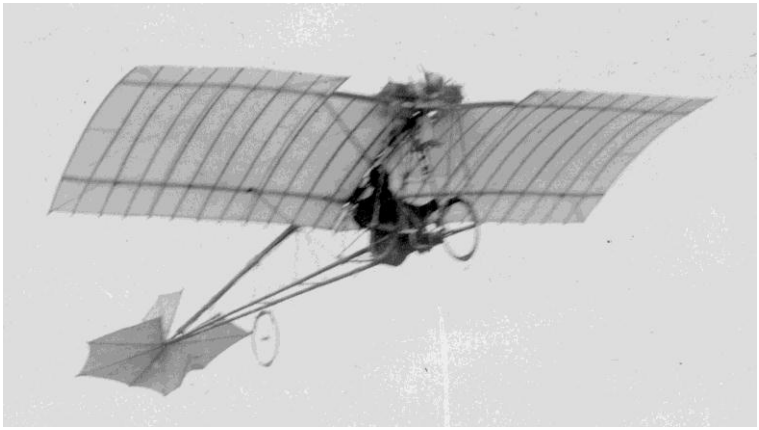
Motor do nº 22



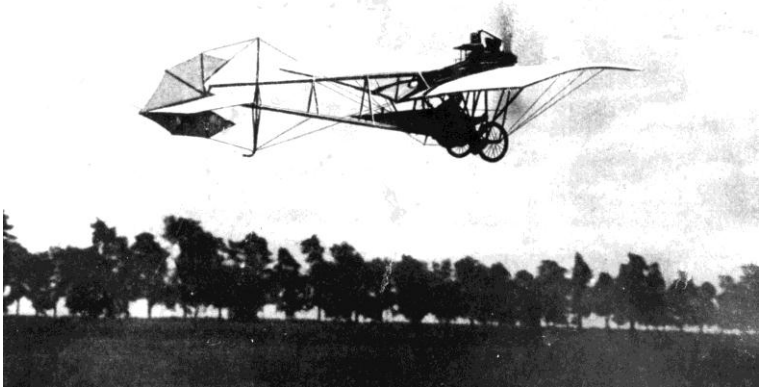
Nº 22 – Duas rodas



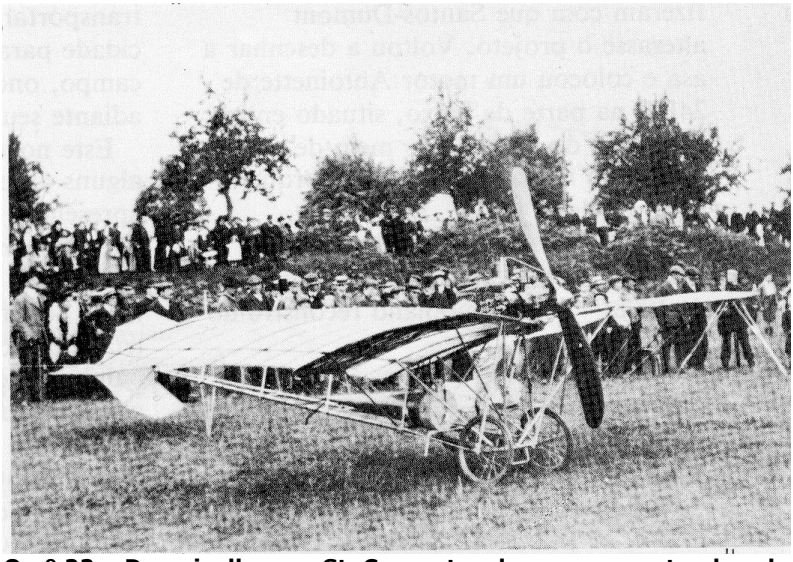
Nº 21 – três rodas e motor em linha



Nº 21 voando – Três rodas



Nº 22 voando: duas rodas



O nº 22 – Demoiselle, em St. Cyr, antes de voar, em setembro de 1909

Importante: em seu livro "*O que vi e o que veremos*", escrito em 1918, Dumont, diz que "*inventou*" e construiu a Demoiselle em 1907.

Essa é a enganação. O título "demoiselle" passou a história como sendo o seu aparelho de maior sucesso. E esse foi o nº 22, o último, construído em 1909, **depois que todo mundo já sabia como fazer um aeroplano.**

Vejam que ele vinha construindo um aparelho em cima do outro, ou seja, nenhum deles dava certo e era substituído pelo subsequente.

Aliás, quem se dispuser ler tal livro, verá que ele tenta, de todas as maneiras, sem modéstia e com empáfia, se apresentar como grande inventor e "pai da aviação". São freqüentes "*eu inventei*", "*eu construí*", "*eu projetei*", etc. Logo no início, depois do título vem o nome do autor "Santos Dumont" e abaixo, centralizado em letras grandes "INVENTOR"

Veja–se o caso do motorzinho do Demoiselle, que ele textualmente diz

> "*mandei então construir um motor especial, **de minha invenção**, desenhado especialmente para um aeroplano minúsculo*".

Vamos perguntar ao leitor: Alguém acredita que inventar um motor é coisa simples? Que fazer tal projeto requer apenas uma simples leitura de revistas especializadas, passando as noites nos clubes noturnos?

E não é que a mentira tem pernas curtas?

> *"O motor foi projetado e construído em 10 dias pelos engenheiros da Dutheil & Chalmers Company, de Paris. Pesa cerca de 22 quilogramas. O tanque de gasolina é muito pequeno, com capacidade para somente um litro de gasolina."* -- **Scientific American – Vol XCVII- nº 24**

Mais uma das lorotas que só Dumont tem a cara de pau de fazer.

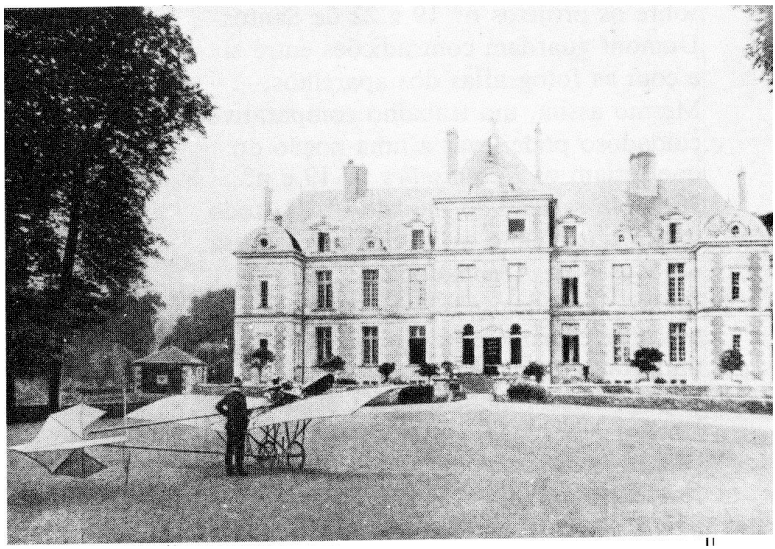
Ainda em setembro, fez um vôo no seu monoplano Demoiselle, voando cerca de 9 km em 5 minutos. Sua velocidade foi de 95 km por hora, batendo o recorde de Blériot. (NYT-14/09/1909) Na ocasião ganhou uma aposta de 200 dólares, feita com outro aviador, que acreditava que a Demoiselle não voaria.

Alguns dias depois, declara que espera estar usando seu avião, dentro de poucos dias, como um automóvel, decolando das rodovias quando quiser, fazendo um percurso no ar e voltando a elas quando for necessário. (NYT-16/09/1909) Mais uma fanfarrice, somente para ficar na mídia.

Para isso, em 17 de setembro declara à imprensa que

> "*recebeu várias encomendas do Demoiselle, mas não pode atendê-las, pois não fabrica aviões. Porém disponibiliza para quem quiser o projeto do avião, grátis*".

Santos Dumont está radiante com o sucesso do Demoiselle, que o colocou de novo na mídia. Em 18 de setembro de 1909, realiza o vôo de Paris até ao castelo de Wideville, em Auvron (20 km) de propriedade de mais um de seus amigos da nobreza, o Conde de Gallard.



O Demoiselle nos jardins do Castelo de Wideville, em 1909 – Observe seu tamanho

Novamente a coisa foi premeditada e ensaiada, havendo até um fotógrafo na propriedade contratado para fazer o registro do fato. Mas o sujeito, dando entrevistas à imprensa, diz que seu pouso nos jardins do castelo foi um "imprevisto".

Em 13 de outubro de 1909 a Companhia Geral de Navegação Aérea (CGNA), representando os irmãos Wright, processou diversas empresas e pessoas por uso indevido de seus sistemas patenteados. Os processados são: Antoinette, Bleriot, Henry Farman,

Farman Frères, Clément-Bayard, Santos-Dumont, Fernandez, Oficinas Vosgiens, Robert Esnault Pelterie, Compagnie Aérienne, Office d'Aviation, Banque de l'Automobile e Koechlin. A primeira audiência de apelação será em 15 de outubro de 1910.[56]

Dumont se vê numa enrascada. Se continuar com a farsa de inventor vai ter que provar na justiça que realmente inventou alguma coisa, o que é impossível para ele. Se não provar será desmascarado como plagiador e showman e sua fama vai por água abaixo.

Assustado, Dumont, ajudado por seus amigos influentes e advogados de renome, entre eles Archdeacon, traça uma estratégia para escapar do processo. Isso inclui cessar com a carreira de aviador e "inventor" enquanto eles tentam retirar seu nome do processo e deixar sua fama intacta.

Uma providência foi publicar na revista "*Popular Mechanics*" todo o projeto do aparelho, com fotos, diagramas, etc, para que qualquer um pudesse construí-lo em casa. Isso foi publicado nos exemplares de junho e julho de 1910 da revista. Veja bem a data: 1910 e não em 1909 como os brasileirinhos gostam de informar.

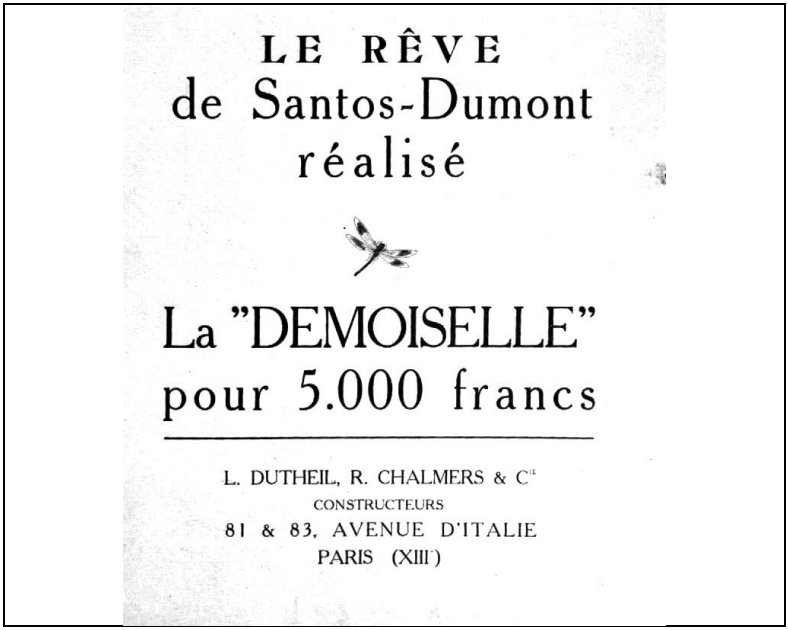
A outra foi, em outubro de 1910, autorizar empresas a fabricarem o aparelho. Com essas jogadas e a falácia de não patentear o aparelho (patentear plágios não era possível) Dumont criou uma cerca de defesa que

[56] *L'Aérophile* – nov 1910 – pag 491

realmente lhe ajudaria quando da ocasião do julgamento

Foram fabricados mais de 100 aparelhos e aí a verdade apareceu: a demoiselle era apenas um brinquedo, sem utilidade prática e... perigosa. O piloto, que tinha que ser pequeno e leve, pesando menos de 50 kg, ficava totalmente desprotegido e em caso de queda teria que contar com a sorte para não

morrer espetado nos bambus das asas e ferragens fracas do chassis



Veja-se o exemplo contado em jornal de Paris:

> *"Em "Gout Parisien" a Srta. Helene Dutrieu simplesmente nos faz confissões heroicas (...) Escreve ela:*
>
> > *Fui tentada pela aviação logo nas primeiras experiências dos irmãos Wright, de Blériot, de Farman e de Latham (...) Ofereceram-me pilotar uma 'Demoiselle' de Santos Dumont e aceitei com entusiasmo. Depois de algumas semanas de treinamento fui até Issy-les-Molineaux. (...) Quando vi o avião rodeado por uma multidão fiquei*

> *com medo e pensei em desistir. Porém resolvi partir(...) Rapidamente estava a 30 metros de altura e comecei a cair e somente por milagre não morri. Isso durou apenas 30 segundos.(...) Essa estreia me tornou prudente e abandonei a Demoiselle de Santos Dumont para, com mais tempo, sabiamente aprender a voar em um biplano que me oferecesse mais segurança."*[57]

Helene Dutrieu era famosa campeã mundial de ciclismo. A multidão e a imprensa a que ela se refere foi convocada pelo próprio Santos Dumont (NYT-01/01/1910)

Os desastres acontecem com frequência, pois o brinquedo não pode ultrapassar os 80 km/h sem se tornar ameaçador. Isso aconteceu com Dumont em 24 de novembro de 1909, em Issy-les-Molineaux:

> *"Em 23 de novembro de 1909 seu aparelho foi completamente destruído quando tentou levantar voo em Issy-les-Moulineaux fazendo um teste com motor de 40 hp. Falhou na primeira tentativa pois o aparelho não obedecia aos controles. Na segunda tentativa o aparelho levantou e caiu com violência. Na terceira tentativa o aparelho rolou por terra e se chocaria violentamente contra uma barreira, porém santos Dumont freou as rodas com as mãos e o aparelho capotou se*

[57] *Gil Blas* -03/04/1912

> *destruindo. Miraculosamente o piloto nada sofreu"*[58]

Logo depois em 04 de janeiro de 1910, menos de dois meses depois, outro acidente grave:

> *"Na segunda feira 04, Santos Dumont sofreu uma queda de 25 metros ao voar em sua Demoiselle de Saint Cyr a Rombouillet.*
> *Os tirantes da asa se romperam e o aparelho girou e caiu. Santos Dumont diz que " foi um milagre que eu tenha sido ferido apenas levemente, com arranhões na cabeça e nas pernas. Pude voltar para casa de automóvel"*[59]

Nessa ocasião, conjetura-se que Dumont se viu de mãos dadas com a morte e deve ter escutado ela lhe sussurrar: "*Foi a última vez que você escapa. Na próxima você vem comigo*". O certo é que esse foi seu último voo como piloto.

Seus "Biógrafos" e a mídia disseram que Dumont, com 37 anos de idade, "se aposentou" da carreira de "inventor" em 1910.

Desse modo chega o fim dos "inventos". Fim da farsa. Existiram três possíveis motivos:

1 – Não era mais possível continuar com a farsa. Os plágios dos projetos são descobertos. Os irmãos Wright processam na França todos os aviadores que eles achavam que tinham pirateado seus projetos,

---

[58] *La liberté* – 25/11/1909
[59] *Le Grand Echo du Nord* (07/01/1910)

entre eles, Santos Dumont. Ser processado e ter seus "inventos" investigados pela justiça, é a última coisa que ele quer. Se isso acontecesse, os seus plágios seriam descobertos e, adeus fama.

A corte Francesa dá razão aos Wright, porém cria uma comissão para avaliar onde ocorreram plágios. Porém, no caso de Dumont, com amigos nobres, ricos e influentes, o tribunal rejeita o processo, alegando que ele "*construía aeroplanos para uso pessoal*". (NYT – 20/04/1911)

Ou seja, nesse caso podia piratear. O protecionismo fica evidente e a imprensa o abandona voltando sua atenção para os aeroplanos de Blériot, que são agora a sensação do momento. O rombo na sua imagem foi severo e drástico. O sucesso dos verdadeiros aviões e de seus criadores, o eclipsaram.

2 – Não há mais dinheiro para pagar a equipe e mantê-los de boca fechada. Nosso amigo dilapidou a herança de seu pai.

3 – Sua saúde está abalada. Alguns autores dizem que começou a sofrer "esclerose", mas, como viveu ainda 22 anos – e viveria mais, se não se suicidasse - viajando muito e se exibindo mais ainda, é quase certo que isso tenha sido mera desculpa.

Desses três motivos, o mais provável é o primeiro. A falta de dinheiro parece que não era problema e a alegação de saúde foi a desculpa que ele mesmo apresentou.

Assim se faz. O "inventor" sai de cena, abandona a aviação e faz agora o papel de "emocionalmente perturbado", com "doenças nervosas" e outras desculpas do gênero. Porém, continua com sua vida social normalmente, viajando de país em país, freqüentando reuniões da alta sociedade, participando de comitês e outros empreendimentos aeronáuticos. Onde estão mesmo suas doenças, nesses 22 anos de viagens, banquetes, homenagens, etc?

O processo está correndo e a sentença está para sair e realmente, em 29 de abril de 1911, a sentença é favorável aos Wright.

Santos Dumont, muito bem instruído pelos advogados famosos, alega inocência e renuncia ao seu direito de defesa, deixando na mãos da corte o veredito.

Nas quatorze audiências anteriores a CGNA não deixou de acusá-lo de plágio e apropriação indevida, mas o esquema de Dumont é forte e o tribunal abre – somente para ele – uma consideração elogiosa na sua absolvição:

> *(...)Considerando que Santos Dumont, que talvez seja o mais humilde dos aviadores, se exime de tomar partido na disputa que surgiu entre a Compagnie Générale Aérienne e vários fabricantes franceses, e apenas declara que o pedido deve ser indeferido; considerando que não é alegado que o réu tenha construído ou mandado construir aviões para outros fins que não os de uso pessoal; por outro lado, parece inegável que a exposição do aeroplano, mais*

> *ou menos aperfeiçoado, que foi utilizado em seus interessantes vôos de Bagatelle, não foi feita por ele para fins especulativos e considerando que esquecer de incluir em uma exposição internacional o aparato de Santos-Dumont, poderia ser deixar uma lacuna que permaneceria inexplicável para todos aqueles que estavam interessados na ciência da aviação (...)*[60]

Assim Santos Dumont é excluído do processo sob a alegação marota "*que fabricava aparelhos para uso pessoal e não os comercializava*".

Tudo conforme o combinado e o nosso herói, livre do processo, agora divulga que está se dedicando à astronomia. Compra lunetas e telescópio que instala no quintal de casa.

Porém, o brilho dos verdadeiros inventores do avião ofuscou completamente Santos Dumont. Acabou-se seu espaço. As máquinas que estão no ar nada têm a ver com ele, um balonista de última hora, um delicado rico e exibicionista, que, sem caráter e à custa de malandragens, pagou por uma fama que durou enquanto a farsa não ficou exposta.

O que ele não sabia é que sua queda foi fulminante demais. O mundo de pessoas sérias e honestas virou às costas para seu procedimento vil, de tentar enganar a todos, juntamente com um punhado de nobres e ricaços, apresentando-se como sendo algo que não

[60] *L'Aerophile* – 5 de maio de 1911

era, com um aparelho que também pretendia ser o que não era.

Além disso, seu exemplo de vida era censurado pela maioria, principalmente por seu exibicionismo de ricaço delicado e por uma existência frívola na alta sociedade, sem trabalhar e sem nada produzir.

Depois de avaliados os problemas e os perigos da Demoiselle, nenhuma empresa em todo o mundo se interessou pelo mini-avião e quem fabricava deixou de fabricar.

Em 31 de março de 1913, o jornal New York Times notícia que a Srta. L. Laulor, de Nova York, uma das mais notáveis anfitriãs da cidade, promoveu uma festa em honra a Santos Dumont, na qual compareceram cerca de 200 figuras da sociedade. (NYT-12/10/13)

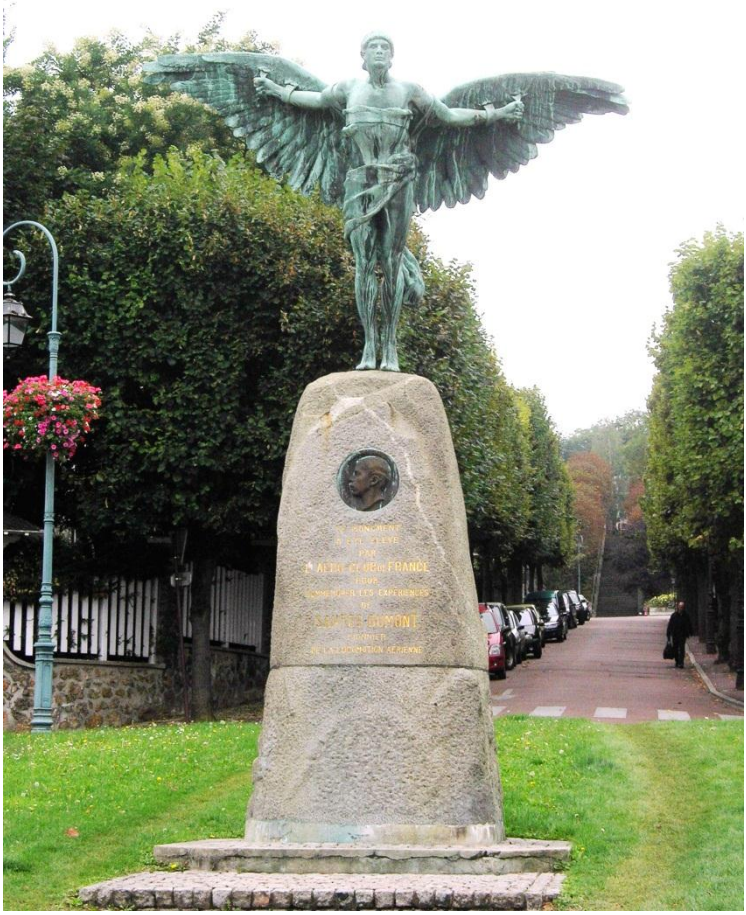
Em 19 de outubro de 1913 Aéro-club de France fez um monumento para Santos Dumont e o governo o condecorou com a Legião de Honra. No monumento, em Saint Cloud, há a seguinte inscrição:

> *"Ce monument a été élevé par l'Aéro-club de France pour commemorer les expériences de Santos Dumont pionnier de la locomotion aérienne."*

Ou seja:

> *"Este monumento foi erguido pelo Aéro-club de France para comemorar as experiências de*

Santos Dumont, pioneiro da locomoção aérea."



Monumento de 1913 em Saint Cloud - Paris

Notar bem, que quem ergue tais monumentos é o Aéro-Club de France.

Isso significa que é a entidade que tem laços fortes com seu pupilo de farsas. O governo francês e a prefeitura não permitem que a inscrição traga mentiras. Portanto, aí se diz somente que o sujeito foi pioneiro e fez experiências. E a verdade é somente esta. Nada de inventor, nada de pai de nada.

Em 05 de agosto de 1914, quando estourou a Primeira guerra Mundial, Santos Dumont, aproveitando-se da guerra para aparecer, oferece seus serviços ao governo francês (NYT – 06/08/1914) Mais uma prova de que seu pacifismo era só de fachada, bem como a tal oferta era motivada apenas pelo exibicionismo. Fraude, teu nome é Dumont.

Em julho de 1915, sabe-se que a oferta era mesmo uma peça promocional, pois Santos Dumont FUGIU da França e foi viver na Espanha, um país neutro na guerra.

A França estava ensanguentada por essa guerra, que, como se sabe foi a maior carnificina da história da humanidade. Os soldados morriam como moscas nas trincheiras sem fazer qualquer avanço. Os homens eram convocados aos milhares e Dumont ficou abalado com isso, pois, por diversas vezes – em tempos de paz – oferecera seus serviços e máquinas ao exército francês. Na guerra, para escapar de uma eventual arregimentação, resolveu cair fora.

No fragor da guerra, ninguém na França estava se lembrando que existia um certo Santos Dumont. Portanto essa fuga não teve nenhuma repercussão na

imprensa e nenhum órgão oficial francês tem algum registro de Dumont nessa época.

A guerra acabou em 1918 e o esquecimento do país continuou. Dumont vivia passeando entre a Espanha e os Estados Unidos. Somente em 1922, ao querer voltar à França é que resolveu contar com foi a sua saída. Ele mesmo deu duas desculpas para essa fuga.

Uma foi que a França proibiu que se fizessem experiências com aviões (outra desculpa ridícula e pueril, pois ele tinha abandonado essa atividade em 1910) e a outra foi uma suposta acusação de que era espião alemão!!!!

Isso foi o que ele mesmo contou, quatro anos depois do final da guerra ou seja, uma história sem comprovação, inventada por ele.

Vejamos. Parece piada, a história é infantil, incrível. O sujeito morava numa mansão em Deauville, e essa mansão tinha uma plataforma à beira mar onde estava instalado o seu telescópio. No local havia também um mastro, onde tremulava uma bandeirola, quando ele estava em casa. Conta ele, que os camponeses do local "*pensaram*" que essa plataforma era uma "*instalação para a montagem de armamento alemão*". Quando "*percebeu*" que os camponeses desconfiavam dele, fugiu para a Espanha, declarando-se gravemente ofendido com a suspeita. (NYT-10/05/1922)

Qualquer pessoa que raciocina concluirá que ter uma plataforma com um telescópio não era uma coisa

comum. O motivo, nosso "herói" mesmo esclarece: ele estava agora se dedicando à "astronomia"!

Como essa instalação se destinaria a *"montagem de armamento alemão*", somente por ser plataforma com telescópio, é o fato inacreditável. Como se chega a essa conclusão, mais ainda. Outra desculpa esfarrapada, para a fuga do país em guerra.

E ser acusado apenas pelos camponeses seus vizinhos, é motivo suficiente para ficar ofendido e fugir? Não existem provas oficiais dessa acusação, nem na polícia nem no exército franceses. Nem um só documento. Santos Dumont mentia tão facilmente como respirava.

Eis um relato:

> *"No início da guerra de 1914-1918 reinava na França uma crise de espionagem. Santos Dumont tinha viajado e deixado em sua casa em Blonville, perto de Trouville, sua empregada austríaca.*
>
> *No seu terraço estava sua luneta astronômica, instrumento bem inocente que ele utilizava para suas observações celestes e - dizem seus amigos – para observar banhistas (machos) na praia. Por isso foi acusado de espionagem.*
>
> *Ofendido, ele fechou e pôs a venda sua mansão e – desastre irreparável – queimou*

> *todos seus papeis e documentos. Em seguida deixou a França para nunca mais voltar."*[61]
> (o parênteses é nosso)

E aí, descobrimos que todas as provas dos "inventos" do "inventor" foram queimadas, por ele mesmo! Tudo o que restou são croquis publicados pela imprensa. Como a humanidade perdeu com isso e como existem otários para acreditar nessa última desculpa esfarrapada, infantilesca, dessa deplorável figura humana.

Em setembro de 1915 é convidado para ser o diretor de um comitê aeronáutico Pan Americano nos Estados Unidos. O NYT diz que ele aceitou, respondendo de Madrid, onde se refugiou para fugir da guerra. (NYT-22/09/1915)

Em novembro de 1915, Dumont resolve implementar a carapuça de pacifista, a única que lhe restou para continuar aparecendo na mídia.

Em janeiro de 1916, na América, disse que uma frota de aviões seria tão útil em tempos de paz quanto de guerra e foi obrigado tomar conhecimento do que o presidente do *Aero Club of América* escreveu para o embaixador brasileiro: *"(...)* ***A conquista do ar pelo vôo dinâmico foi tornada realidade por americanos. Os irmãos Wright que fizeram o primeiro vôo do mundo;*** *o ilustre inventor, seu conterrâneo, Alberto Santos Dumont, que depois de demonstrar à Europa*

[61] *Icare*. 1973-03. –pag 141 - Depoimento do autor baseado em informações do próprio Santos Dumont. Ou seja: mais mentiras.

que se podia navegar pelo ar com dirigíveis, evoluiu para um avião ***e fez o primeiro vôo público do mundo*** *(...)* (NYT-05/01/1916)

Em 21 de janeiro de 1916, todos se admiram com os Fokker alemães, que estão causando estragos nas tropas inglesas. Santos Dumont visita uma fábrica de aviões nos Estados Unidos e diz:

> *"(...) Para sua proteção, este novo triplano está fortemente armado levando várias das novas metralhadoras aéreas de 3 polegadas, que o tornam o mais formidável antagonista no ar."*

Onde está o pacifismo?

Em 05 de junho de 1917, o NYT diz que Santos Dumont inventou um poderoso hidroavião para combater submarinos e que o mesmo será fabricado nos Estados Unidos.

Mesmo sendo mentira, tais detalhes mostram o que era o "pacifismo" de fachada do sujeito. Ou seja: quando estava fora dos Estados Unidos ou da França, falava de paz, fazia campanhas, escrevia cartas com a máscara do pacifismo. Quando estava nesses países, falava de armamentos e defesa. Mas, tudo era falatório. Tudo fantasia e propaganda enganosa. Só o compra quem não o conhece.

Passa então esses últimos anos, como membro de um Comitê do *Aero Club of América* para desenvolver a

aviação pan-americana. Em 10/11/1919, é eleito 4º vice-presidente do *Aero Club of America.*

Em 1920, depois da guerra, viaja pelo Aero Club para desenvolver mercados na América do Sul para a aviação. Em março é designado Diretor do comitê de organização do Terceiro Congresso Aeronáutico americano.

Em 10 de maio de 1922, o "notável" volta a Paris, da qual tinha fugido em 1915. Então se tornou pública a história de sua saída da França, fugindo da guerra, no qual alegou ser acusado pelos seus vizinhos de espionagem para os alemães. (NYT-10/05/1922).[62]

Em 14 de maio de 1922, faz um passeio de balão por Paris, como passageiro. Passa então a viver na Europa, completamente esquecido do público.

Note-se que tais atividades e ritmo de vida não combinam com alguém que se diz "sofrendo dos nervos". Repetimos: farsa, teu nome é Dumont.

Em 1926, Santos Dumont escreveu, na cidade suíça de Val-Mont, para um de seus melhores amigos, Antônio Prado, mais tarde prefeito de São Paulo.

(Documentos & Autógrafos Brasileiros na Coleção Pedro Correa do Lago, ed. Salamandra, São Paulo/SP, 1997, p. 105)

[62] Somente seis anos após Dumont veio contar tal história, de desconhecimento geral. Claramente mais uma invenção.

Val-Mont, 11-10-1926

Prezado Amigo

Espero que a minha carta postal tenha alcançado você em Lisboa e que tenham feito boa viagem.
Venho te pedir um grande favor: como já deves saber um senhor senador propôs sem me consultar, a minha nomeação de General! Não só isto é uma coisa ridícula, mas também parece até sarcástica pois eu, em Fevereiro, propus a abolição da aviação como arma de guerra.
Venho pois te pedir como sei que és muito amigo do nosso futuro Presidente, para pedir a ele que mande parar tudo isto e mais homenagens, pois eu como você sabe ando já há 2 anos doente dos nervos e ***só peço a Deus uma coisa é que me deixem em paz****. Já aqui estou há meses e não tenho coragem de sair (Berne, Divonne e Val-Mont). Desde já te agradeço e também ao Dr. Washington Luis. Eu não sei quando irei até ai.*
Muitas recomendações à Dª Eglantina.

Saudades do amigo
Alberto Santos Dumont

Em 1928, já inteiramente fora da mídia, volta ao Brasil.

Ainda em 1928, retorna à Paris pela última vez quando foi promovido ao grau de Grande Oficial da Legião de Honra da França.

Observe o monumento na foto: os homenageados são os Voisin.

Farman, Santos Dumont e Voisin, em Paris, 13/01/1928

Em junho de 1930, marcou presença na Conferência da Federação Internacional Aeronáutica, internando-se logo depois numa casa de saúde, em Orthez.

Voltou definitivamente ao Brasil em meados de 1931. Os autores falaciosos dizem que estava "*desgostoso, por estar sua invenção sendo usada para guerra*". **Mentira**.

Utilizam ainda a queda de um hidroavião na baía de Guanabara, que fazia vôo rasante para saudar sua chegada ao Brasil, com a morte de todos os 14

ocupantes, como causa de aprofundamento de sua crise.

Nada disso. A verdade é que o "inventor" estava em crise. A quebra mundial de 1930 e a falência dos barões do café deram um baque em suas finanças e uma doença o atormentava, estando com uma magreza assustadora (morreu com 35 quilos). Seria AIDS?

No início da Revolução de 1932, Dumont havia chegado a Guarujá, acompanhado do seu sobrinho Jorge Dumont Villares. Na época, esse relacionamento era muito estranho e corriam rumores na alta sociedade paulistana de que o sobrinho tinha um caso com o tio. Mas, essa situação era cuidadosamente escondida do grande público.

Ficou hospedado no Grande Hotel La Plage, na Ilha de Santo Amaro. No dia de sua morte, Dumont passeou na praia com o aviador Edu Chaves. Era o dia 23 de julho de 1932.

O primeiro a chegar ao quarto do hotel onde estava Dumont foi Raimundo Menezes, historiador, biógrafo e dicionarista cearense, que chegou a São Paulo aos 24 anos, formou-se em advocacia e foi nomeado comissário de polícia aos 29 anos. Mais tarde, assumiu a cadeira de Guilherme de Almeida na Academia Paulista de Letras.

Eram 17h30 do fatídico dia 23 de julho de 1932, quando Menezes, então comissário de polícia em Santos, **recebeu uma solicitação estranha** de amigos

de Dumont, que descansava em um hotel no Guarujá, pedindo seu comparecimento ao local. O baixinho trancara-se no quarto do hotel e não respondia aos apelos dos amigos. Menezes convocou alguns homens da guarda-civil e cruzou o canal chegando à noite no local.

Eis parte de seu depoimento:

> *"Santos Dumont estava hospedado no Hotel La Plage, que era o melhor do Guarujá. De lá, eu recebera a comunicação aflita. Não havia tempo a perder. Dirigi-me para o hotel, onde fui encontrar Edu Chaves e um seu sobrinho, muito preocupados (...) No hotel, seu apartamento foi aberto e todos correram em direção ao banheiro. Bateram à porta. Como não houvesse resposta, mandei arrombá-la. E o que vimos constituía um quadro dos mais dramáticos. Santos Dumont enforcara-se. O corpo, pequeno e magérrimo, pesava 35 quilos, pendia do cano do chuveiro. Utilizara como corda o cordão do roupão de banho. Retirado o corpo, o médico informou que nada mais havia a fazer. Estava morto. Restava dar cumprimento aos regulamentos. Conquanto se tratava de uma glória nacional, a autópsia se impunha.*
>
> *Do Guarujá, o corpo foi levado para Santos onde a família o esperava.* ***Uma das exigências da família foi que os policiais evitassem comentários com a imprensa e, se o fizessem, deveriam dizer que ele teria morrido de morte natural.*** *Quando cheguei à*

delegacia, me aguardava um telefonema do chefe de polícia, então o Tirso Martins. Informou-me que a família de Santos Dumont obtivera do Governador Pedro de Toledo a entrega do corpo, dizendo:

> ***'Então não crie embaraços à família. Vamos dar o caso como morte natural. A família insiste na dispensa da autópsia. Não há motivo para não atender a essa solicitação. O governador está de acordo. Eu assumo a responsabilidade. Já demos instruções à Censura para que os jornais não divulguem a morte como suicídio. '***

Por isso, um legista teve de elaborar um **laudo falso** para não levantar suspeita do enforcamento. Eis abaixo a sua transcrição parcial:

> *Laudo necrológico pelo legista Roberto Catunda, nos arquivos policiais:*
>
> *"Guarujá - Alberto Santos Dumont - 23-julho-1932. Alberto Santos Dumont - Brasileiro, branco, solteiro, com 59 anos de idade," inventor". Ao que consta, foi encontrado morto em um dos apartamentos do hotel de la Plage, no Guarujá, onde residia. Trata-se do cadáver de um homem de estatura mediana e de constituição regular, ainda em estado de flacidez muscular. Veste terno de casemira preta, gravata preta e calça botinas pretas.* ***Não encontramos pelo corpo vestígio de lesão traumática. A morte se deu por colapso cardíaco"***

Depois do desenlace, os parentes e amigos que se encontravam em São Paulo, Dr. Jorge Alfredo Dumont Villares, Dr. Alberto Dumont Villares, os Srs. José Severo Dumont Fonseca, Alcides de Nova Gomes e os Drs. Taylor de Oliveira, Francisco Bento de Carvalho, José Bento de Carvalho e João Mourão, se deslocaram rapidamente para o Guarujá e acompanharam o corpo até Santos, através do ferry-boat e, de lá para São Paulo, pela estrada de rodagem.

A história real do suicídio de Dumont somente veio a público QUASE DOIS ANOS DEPOIS, quando um repórter da revista carioca "*Eu sei Tudo*" entrevistou Menezes.

Como curiosidade, a mãe de Santos Dumont também se suicidou em Lisboa.

Este é o final da fraude chamada Santos Dumont. Nem na morte, seus familiares, acostumados à farsa, deixaram de recorrer a ela. Tudo falso, tudo combinado, uma enganação sem limites.

Assim, tendo sua morte falseada, morreu um dos maiores exibicionistas e *showman* da história mundial.

Pobre Brasil!

---------- * * * ----------

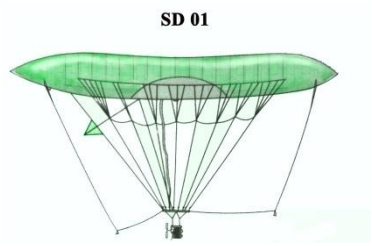
Cap 40
Pensando Racionalmente

Prezado leitor, você está convidado agora a esquecer tudo o que leu até aqui e chegar a uma conclusão depois do quadro que vamos apresentar.

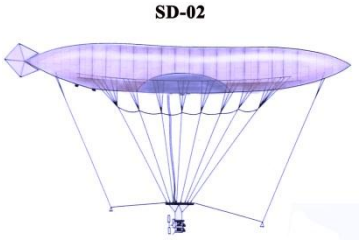
Existiu alguém muito rico que resolveu gastar seu dinheiro construindo aparelhos, Veja o que ele fez:

Brazil – primeiro balão voou em 4 /06/1898
Simples balão como todos os outros voando ao sabor dos ventos, sem controle, foi abandonado

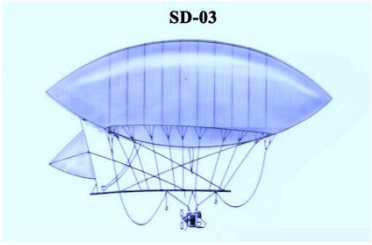
Balão 2 – L'Amerique Simples balão como todos os outros voando ao sabor dos ventos, sem controle, foi abandonado



SD-1- Um balão cheio de hidrogênio suspendendo uma cesta com motor a gasolina. Há condições disso ser controlado no ar? Não.
Caiu e se despedaçou no primeiro voo em 20/09/1898



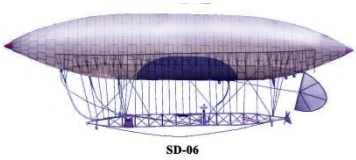
SD-2 De novo Um balão cheio de hidrogênio suspendendo uma cesta com motor. Há condições disso ser controlado no ar? Não.
Caiu e se despedaçou em 11/06/1899



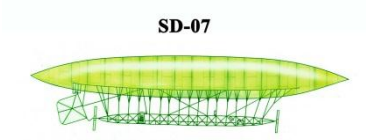
SD-03
Substituto do 2
Não funcionou

SD-04
Tipo de pontas do balão diferentes
Não funcionou

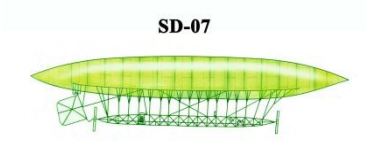
SD-05
Caiu no hotel Trocadero



SD-06
Ganhou o prêmio e terminou a vida sendo leiloado por dólares nos Estados Unidos

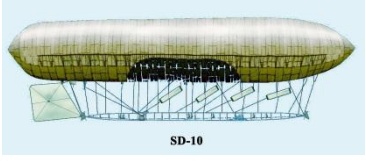


SD-07
Vendido a um rico americano

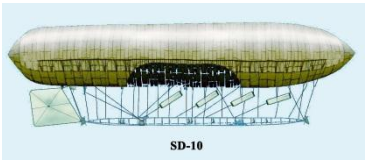


SD-08
Semelhante ao sd7
Vendido a um americano

SD-09
Foi o balão que mais voou. Foi vendido para um americano



SD-10
O “ônibus”
Não funcionou

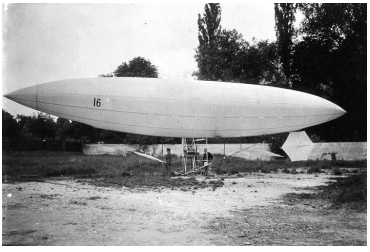


SD-11
Semelhante ao sd10
Não funcionou

SD -12 : Não existem registros de sua construção

SD-13
Monstruosidade que fez a alegria dos construtores e não foi terminado

SD-14
Mais do mesmo.
Sem utilidade a não ser levantar o 14bis

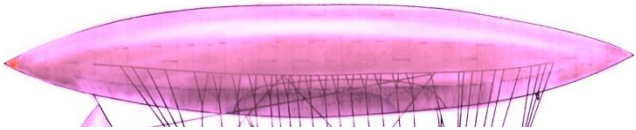


SD-16
Um teste e CAIU

O que todos esses aparelhos têm em comum?

O leitor inteligente já percebeu o que está na cara; todos os modelos estão baseados em um só esquema:

Um balão



Sustentando uma armação metálica

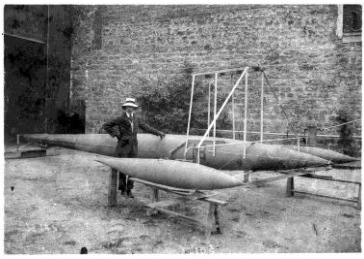
E mais: Todos somente podiam ser usados quando não havia vento

Ficam as perguntas:

Qual é o tipo do sucesso do responsável por máquinas que não funcionam? Por que ele teimava em ficar com um esquema, que 50 anos antes o governo francês já tinha encerrado dizendo que nada mais podia ser feito com tais aparelhos e que nada evitaria que fossem destruídos por uma ventania? Pense.

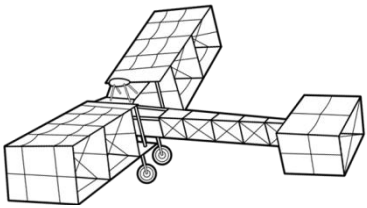
Continuando com as “invenções”:

Hidroplanador

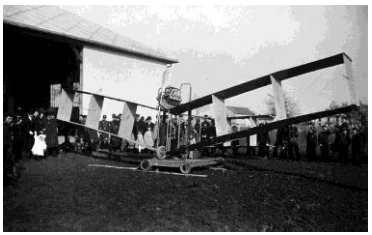


SD-18
Hidroplano. Fez um teste no rio Sena, sem motor. Falhou. Sua construção não foi terminada

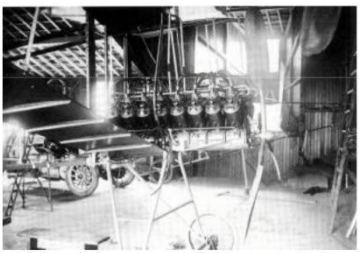
Aeroplanos



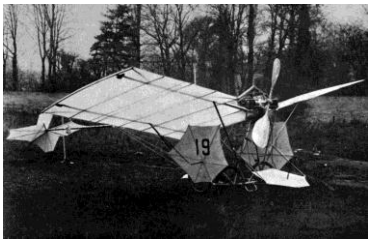
SD-14bis
Deu alguns pulos e caiu se destroçando



SD-15
Destroçado no primeiro teste

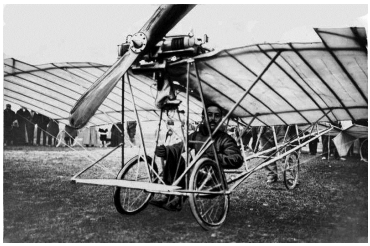


SD-17
Igual ao 15, com motor mais potente. Foi abandonado sem terminar



SD-19
Fez alguns voos de teste e caiu na prova oficial, se destroçando em 21 de novembro de 1908

SD-20
Substituto do 19 – Também não deu certo



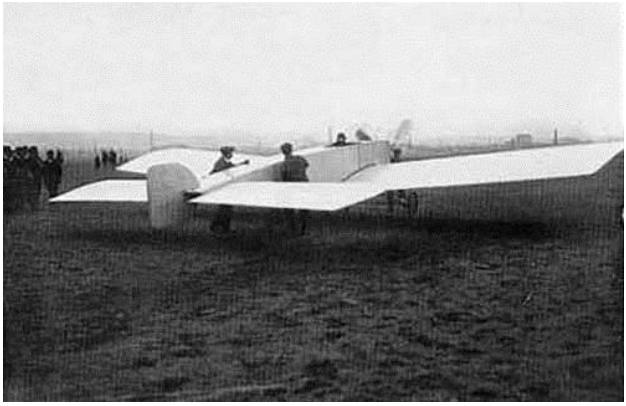
SD-21
Substituto do 20 – Também não deu certo

SD-22
Fez vários voos em 1909, pois era plágio de aeronaves que já voavam. Mais teve um defeito e caiu, quase matando Santos Dumont. Foi o último voo de Dumont.

Mais aparelhos que, defeituosos, não deram certo, com exceção do 22 – a verdadeira demoiselle – cuja miniaturização provocava um perigo vultoso em caso

de defeito e queda e por isso em 1911 já estava completamente abandonada.

Resumindo: nada que ele comprou com sua imensa fortuna e apresentou como "*suas invenções*" deu frutos. Todos os aviões do mundo atual se baseiam no avião de Blériot. O que se tem hoje, pelo planeta afora, como legado de Santos Dumont? Nada.



Bleriot VIII – Pai dos aviões modernos

Aos brasileirinhos "espertos" que não se cansam de fazer filmes e sites na internet louvando esse herói de obras inúteis, pergunta-se:

Se você constrói algo e não dá certo; faz de novo, idem; faz de novo, idem; faz de novo mais de 20 vezes, repetindo o mesmo esquema e continua sem acertar, o que você é?

Dumont não era burro, nem retardado. Era rico e sabia o que era importante para ele e isso nada tinha a ver com "locomoção aérea".

Os Voisin e Farman, com menos de 100 mil francos cada um, abriram suas fábricas de aviões que ficaram ativas por décadas. Santos Dumont tinha 2,5 milhões de francos e, se fosse "inventor" ou perito em aviação com o emprego de apenas 5% dessa quantia abriria uma fábrica que seria uma potência na França também por décadas.

Como já se viu, sua vocação era outra. "*Bon vivant*", "*boulevardier*", um vagabundo rico e pródigo que preferiu queimar seu dinheiro - como ele mesmo declarou em 1901, que até ali gastara mais de 300 mil francos - um pagamento não para montar aparelhos úteis, mas sim para cobrir os gastos com a construção de fama e mito.

Ele queria aparecer e ser MITO, e, com tal esquema, conseguiu isso por 10 anos na França e no mundo e até hoje no Brasil.

Agora fica mais clara a conclusão que o mundo todo concorda: ele nada fez para a aeronáutica.

---------- * * * ----------

Capíulo 41
O Lobby Brasileiro

Noventa e cinco por cento dos brasileiros são estúpidos, ignorantes, iletrados e analfabetos funcionais. Mas o pior de tudo é que essa imensa massa de ignaros acredita piamente que sabe tudo.

Eles jamais discutem qualquer assunto analisando argumentos. Apenas repetem jargões aprendidos da TV e atacam pessoalmente o oponente. Essa é a regra geral.

Inimigos dos livros, da leitura, do esforço para procurar uma fonte confiável para aprender algo, acham que a vida se resume a carnaval, cerveja e sexo. E se ofendem com a verdade.

Com as redes sociais, eles agora se acham o *crème de la crème*, ou seja o máximo em qualquer atividade somente porque centenas ou milhares de desmiolados os seguem e os aplaudem.

São pessoas sem noção da realidade. São os zumbis do aplauso. Batem palmas para tudo: por do sol, nascer do sol, senhor Jesus, enterros, e qualquer outro evento que alguém mande aplaudir.

O escritor Humberto Eco em 2015 disse *"a internet deu voz a uma legião de imbecis e pior que o imbecil que fala são os milhares de imbecis que os seguem"* e Nelson Rodrigues *"Os imbecis vão dominar o mundo.*

Não por competência mas por quantidade. Ele são muitos"

Assim chegamos ao lobby executado por algumas correntes brasileiras, para eternizar Dumont como herói.

Vimos em capítulos anteriores que foram escrito livros nesse sentido, em tempos atrás. Hoje, sem uma massa que entenda o que leu, quando tenta ler, a mídia utilizada é a TV e internet.

Vejamos por exemplo o Youtube. Uma rápida pesquisa e encontramos dezenas de podcasts, com entrevistadores beócios, mal intencionados, pseudo literatos, pseudo científicos entrevistando o mesmo tipo de pessoa.

Existem algumas pessoas que têm uma audiência de milhares, que se mostram doutores em qualquer assunto que apareça: discos voadores, células cerebrais, estrelas, planetas, religião, criação de escargots, plantação de couve, etc. Eles sabem tudo e passam seu "conhecimento" aos imbecis que os seguem.

Veja uma amostra do que aparece no youtube:

Santos Dumont: O Maior Brasileiro Da História
A Verdade Sobre Santos Dumont
Santos Dumont E O 14 Bis
Santos Dumont-Imagens Rarissimas 1° Vôo 14 Bis
Santos-Dumont: Sua Vida, Suas Obras - Parte 1
Imagens Realísticas Do 14 Bis
Santos Dumont - O Homem Pode Voar -
Santos Dumont Minissérie Histórica E Biográfica

A Escada Santos Dumont
Santos Dumont É Fake?
Conheça A História De Santos Dumont
Veja O 14 Bis De Santos Dumont Voando
O Que Não Te Contaram Sobre Santos Dumont
Santos Dumont X Irmãos Wright
Santos Dumont - Biografia Resumida
Santos Dumont E Quem Inventou O Avião
Santos Dumont: Biografia Completa Do Pai Da Aviação
Afinal, Quem Inventou O Avião?
Santos Dumont x Irmãos Wright: Quem Inventou O Avião
Vida De Santos Dumon
Santos Dumont, De Henrique Lins De Barros
A Incrível História De Alberto Santos Dumont
Santos Dumont | Como Foi Sua Vida?
O Homem Pode Voar - Documentário Santos Dumont
Santos Dumont | Especial Dos Bastidores (Hbo)
Santos Dumont E Outros Brasileiros Voadores
Santos Dumont 150 Anos: Depressão E Angústia
As Invenções De Santos Dumont, Um Gênio Visionário

Todos são pagos pelo lobby para repetir mentiras e endeusar o calhorda. O orgulho nacional está salvo!

Caro leitor, preste atenção: TUDO que é citado nesses vídeos, entrevistas e publicações, TUDO MESMO é refutado e desmistificado nesta obra.

Por exemplo, um destes lobistas – diz que está fazendo um documentário sobre Santos Dumont – em uma entrevista num podcast gasta quase todo tempo, não apresentando provas a favor do brasileiro, mas sim atacando os Wright, com argumentos pueris e falácias. Veja alguns:

- Os Wrigth utilizavam trilhos para seu aparelho se movimentar

E daí? Usavam trilhos, pois estavam na praia e se não fizessem isso o aparelho atolava

- utilizavam catapulta, mas o aparelho não se mantinha no ar

Simplesmente mentira

- em 1908 muitos já tinham voado na Europa

Sim. A lista completa está aqui no Capítulo "Destaques". Só faltou dizer que tais voos eram em aparelhos que não faziam curvas como o Flyer. As curvas eram feitas em plano somente com auxilio do leme. E poucos tinham a habilidade para isso. Farman era um deles

- na época do voo de Santos Dumont (1906) não havia filmagens

Mentira. O Filme do último pulo do 14 bis está na internet. Só que editado mostrando um tempo maior – o dobro – do tempo real

- não existem filmes ou fotos dos voos dos Wright

Mentira. É só procurar na internet para achar.

Aqui conseguimos derrubar ao muro erguido pelo lobby, desmascarar o falso herói e falso inventor e colocar a história no rumo verdadeiro.

Na bibliografia estão os sites que foram consultados e todas as notas de pé de página aqui mostradas são de documentos que, se não forem encontradas nesses sites, têm suas cópias em meu poder, e disponíveis

para quem quiser comprová-las. Baste pedir pelo e-mail de meu contato. Veja exemplos abaixo:

FIFTEEN BALLOONS TO RACE.

Long Distance Contest Sept. 30—F. S. Lahn to Represent America.

PARIS, Sept. 19.—Great preparations are being made for the long-distance balloon race for an international cup, which will start from the Tuileries Sept. 30. There will be fifteen contestants. Frank S. Lahn will represent America.

Instead of throwing out ballast to lighten his balloon, M. Santos-Dumont has equipped his airship with a motor and a propeller, by which he will keep in the air as long as possible.

The New York Times
Published: September 20, 1906
Copyright © The New York Times

Santos Dumont in Washington.

WASHINGTON, April 16.—M. Santos-Dumont was among the President's callers today. He came to Washington to secure, if possible, the remission of the customs duties on a part of his airship which arrived in New York a few days ago. The delegates to the National Academy of Sciences in session here also called on the President.

The New York Times
Published: April 17, 1902
Copyright © The New York Times

Epílogo

Afinal, quem é o pai da aviação? Perguntas como essas são tolices. Não é importante saber quem foi o "pai da aviação", o "pioneiro da aviação", o "primeiro a voar com o mais pesado que o ar" ou semelhantes cretinices.

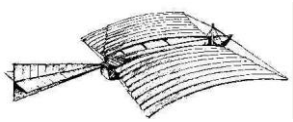
O importante é saber quem realmente forneceu a teoria, os conhecimentos técnicos, a base científica para que se pudesse construir um aparelho que além de voar, levasse um piloto e tivesse finalidades práticas.

Quais, então, foram tais pessoas?

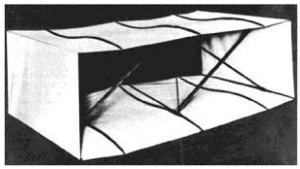
É consenso geral que o aeroplano foi uma invenção realizada através de uma estruturação de conhecimentos básicos de várias pessoas, que foram aperfeiçoados, cada um relacionado a uma parte do aparelho.

Como a difusão de conhecimento era muito precária, acontecia que alguém desenvolvia a mesma idéia que outra pessoa, em um país distante, sem que um soubesse do outro. Quando os relatos desses conhecimentos chegavam às mãos de terceiros, que já estudavam o assunto, imediatamente eram absorvidos e, deles emergia mais um melhoramento.

As fotos abaixo mostram desde os primeiros aparelhos até hoje. Por ela se pode acompanhar de onde se originou a sua idéia inicial

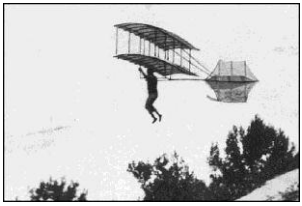


1799 – Projeto de Sir Cayley



1893 – Box-kite de Hargrave

1894 - Hargrave



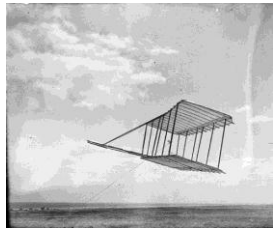
1896 – Planador Chanute-Herring

1896 - Langley "Aérodrome"

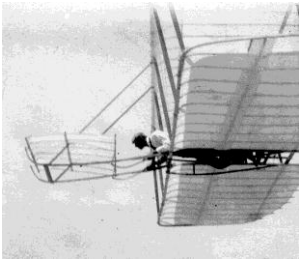
1898 - Lilienthal

1898 - Lilienthal

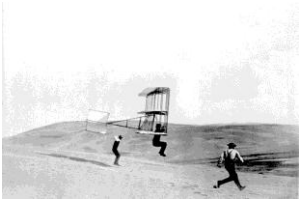
1898 – Langley "Aérodrome"



1900- Wright box-kite

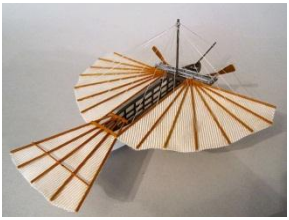


1901 – Planador Wright



1901-Planador Wright com Chanute

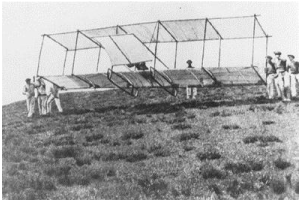
14/08/1901 Whitehead 22 - Condor



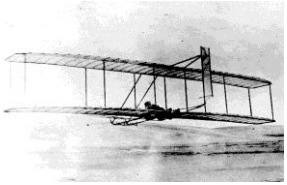
1901- Withehead Condor

1901- Withehead Condor

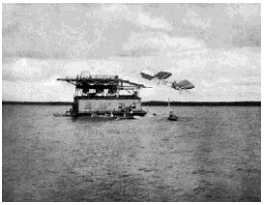
1901- Withehead Condor



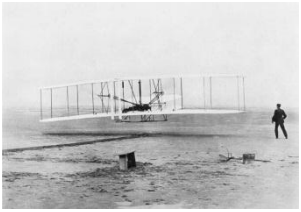
1902 – Planador Ferber



1902 – Planador Wright



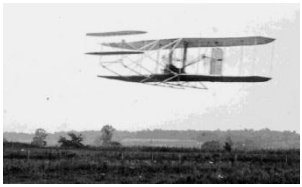
1903 – Decolagem Langley Aérodrome"



1903 – Flyer Wright

14-12-1903 Flyer Wright

1904-Wright



1905 – Flyer Wright – 20 HP

1907 -Wright

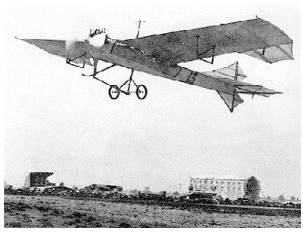
1907- Farman-Voisin

1907 – Blériot V

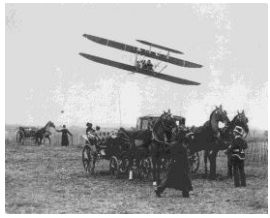
1907 – Blériot VI

1907 – Blériot VII

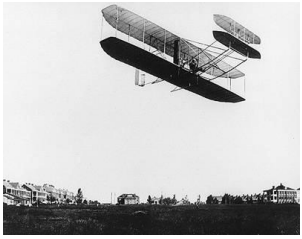
1908 - Farman



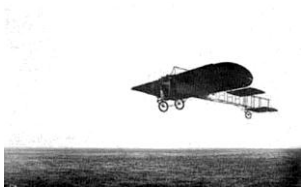
1908 – Levavasseur e o Antoinette



1908 - Wright em Paris



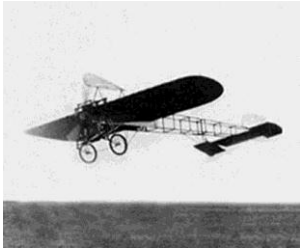
1908 – Wright em Paris



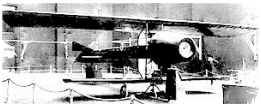
1908 – Blériot VIII

1909 – Model A Wright

1909 – Blériot IX

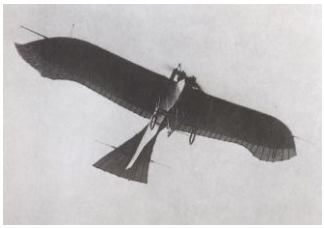


1909 – Blériot XI

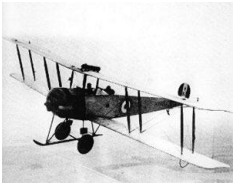


1910 – coanda jet

1910 – Blériot XI- Army

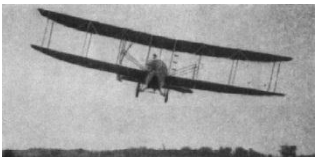


1911 - Taube

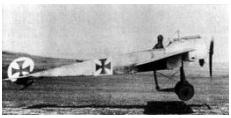


1913 – Avro 504

1914 – Albatross BII



1914 – model H



1915 – Fokker III

1915-Albatros CIII

1915-Fokker Eindecker

1915 – Vickers FB5

1915 – Voisin 5

1916-B&M

1916-DH2

1916-Model C

1916 – Model L - Wright

1917 - Blériot SPAD XIII

1917- Siemens Schuckert DIII

1918-Fokker DVII

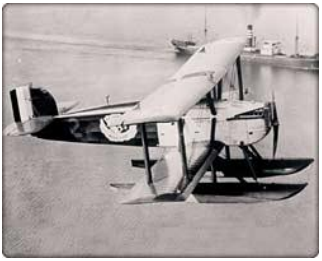
1918 – Fokker DVII

1918 – Junkers CLI

1919-B1

1921-Cloudster

1921-DTBomber



1923-DWCT

1923-PW9FB

1924-DO2

1927-D40

1927-T2D1

1928-Doodle bug

1928-M80

1930- Monomail

1931-B9

1932- P26

1933-247

1933-DC1

1934-Kaydet

1934-DC2

1935-B17

1935-B18

1935-DC3

1935-TBD

1937-XB15

1938-307Stratoliner

1938-Clipper 314

1939-DC5

1939-DB7

1939 – Focker Wulf FW190

1939 – Heinkel HE178

1939 – Lockheed P38 Lightning

1939 – Mitsubishi KI21

1940 – B24 - Liberator

1940- Petlyakov PE2

1940-Messerschmitt ME140

1941-P51Mustang

1942-B29

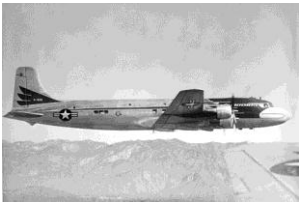
1942-DC4

1943 – Heinkel HE219

1945 – Lockheed C69 Constellation

1945-C74GM

1945 – Fairchild C-82



1946-DC6

1949-C124GM2

1950 – Hercules C-130

1952-B52

1953-DC7

1954-Dash80-367

1957-Boeing 707

1958 – DC8

1963-Boeing 727

1965 – DC9

1967-Boeing 737

1969 - Concorde

1970- DC10

1981-Boeing 767

1982-Boeing 757

1990-MD11

1993-Boeing 747

1993 – MD 90

1994 – Boeing 777

1998- Boeing 717

2009 - Boeing 787

2009 - Boeing 747-400

2010- Boeing 787ZA

2010 - Boeing 777

2010 - Boeing 787-9

F-15

Galaxie C5

Boeing 777X

Airbus Beluga

B52

Boeing C17

Embraer KC390

Airbus A400

MD 12-2

Antonov A225

Airbus C295

Boeing BBJ777

Airbus A380

Boeing 737 Max

Embraer ERJ190

O leitor deve analisar bem a evolução do aeroplano, como o visto nas fotos acima. Note como, a partir de um primeiro projeto, foram surgindo melhoramentos criados por diversos estudiosos, que permitiram que chegássemos às maravilhosas máquinas da atualidade.

Assim, conforme acabamos de ver, podemos concluir que a construção de um aparelho com a finalidade de voar não era tarefa para pobres.

Somente uma elite rica e governos puderam financiar as experiências e, geralmente, pessoas sem recursos, apesar de seus conceitos corretos, como Pénaud, Whitehead e outros, não tiveram sucesso na empreitada.

Mas deixaram sua contribuição e todos colocaram um tijolinho nessa construção. Portanto não existe UM inventor do avião, pois a técnica de construir tais

aparelhos foi desenvolvida, cada parte, por uma pessoa, destacando-se então:

Primeiramente por Sir Cayley que descobriu as forças que atuam na asa, bem como o seu perfil. **Sem isso, não poderiam existir os monoplanos.**

Depois os diversos pesquisadores como Lilienthal, Ader, Le Bris, du Temple, Pénaud, Hargrave, Langley e Chanute, que deram soberba contribuição técnica.

A seguir, aparece Whitehead cujo voo controlado em 1901 já é considerado pela maioria dos estudiosos como sendo o primeiro voo de um aeroplano

Em 1903 aparecem os Wright que, estudando as experiências desses todos, culminaram inventando os controles para que o aparelho pudesse subir, descer e fazer curvas e se mantivesse em equilíbrio no ar, sem girar sobre seu eixo, em parafuso.

Blériot VII – 1907

Ou seja foram os Wright que conseguiram tornar PRÁTICAS as teorias dos pesquisadores que os antecederam.

Continuando, aparece Farman, que inventa os ailerons. Por fim, Blériot que juntou todo esse conhecimento e construiu o primeiro monoplano verdadeiro, o avô de todos os aviões modernos.

Que fique claro que os Wrights, e mais ninguém, inventaram o avião. Mas eles não inventaram isoladamente. Eles eram mestres em integrar várias tecnologias em um todo sintetizado e bem sucedido.

Eles desenvolveram o primeiro avião de sucesso do mundo capaz de um vôo a motor sustentado e controlado, mas o projeto que eles escolheram diferia radicalmente do rumo principal que o projeto de aeronaves mundiais seguiria depois de 1905.

Certamente, os Wrights não ensinaram o mundo a voar, pois no momento em que os Wrights demonstravam sua aeronave em público (em 1908 e 1909), os franceses já voavam com projetos básicos de Blériot, Farman e Levavasseur que os colocaria bem à frente do Estados Unidos dentro de dois anos.

E os Wrights não foram os primeiros a demonstrar um avião no exterior: antes de Wilbur voar na Europa, aviadores franceses já haviam voado no exterior, na Bélgica, na Itália - e até nos Estados Unidos. Em vez disso, o que os Wrights ensinaram foi algo maior: **como voar melhor**.

Mas os franceses não se conformaram e dizem que a invenção é deles. Mas, não é que esqueceram de mencionar Santos Dumont? É, em 1908 a coisa já era diferente.

Où est née l'aviation?

EN FRANCE

Les frères Voisin défendent la cause du génie national

Paris Journal
5 de setembro de 1908

Onde nasceu a aviação?
Na França.

Os irmãos Voisin defendem a causa do gênio nacional.

Sem querer diminuir em nada o mérito dos aviadores de Dayton, nós nos permitimos chamar a sua atenção que a aviação francesa não nasceu unicamente de suas experiências e se criticamos alguns detalhes em seus testes, raros, é porque o gênio francês colaborou com eles em grande parte. A história do voo mecânico começa, na realidade, com as pesquisas de Mouillard e Penaud. (...) Ader obteve do governo francês a subvenção necessária à suas pesquisas e construiu uma nova máquina chamada "Avion" que foi testada em 1898 no campo de Savoy onde voou por 200 metros (...) Essa vitória, a primeira da aviação, é uma vitória francesa (...)

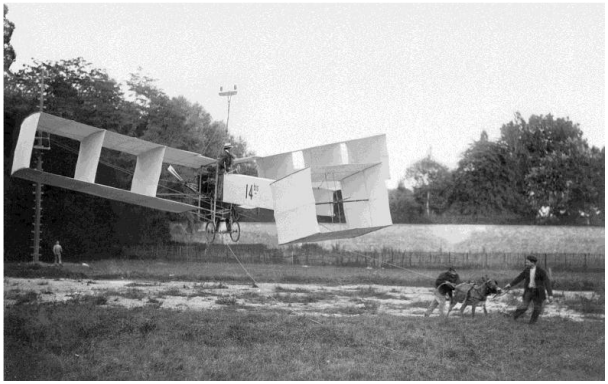
> *A aviação nasceu na França, foi na França que Chanute, o grande precursor dos Wright, adquiriu os elementos deste admirável aparelho com o qual os Wright aprenderam a voar. Foi na França que Ader realizou o primeiro voo mecânico e ainda é na França onde está o cérebro do movimento científico atual, de forma indiscutível. (...)*
> *A aviação é uma descoberta francesa (...) O primeiro pássaro mecânico que conseguiu sair do solo foi de concepção e construção francesas.(...)*
> *Nós defendemos os Wright depois de suas experiências. Mas, declaramos também que a aviação francesa ainda é vitoriosa, e é a nós, franceses, e somente a nós, que, diante da história, deve pertencer a glória de ter criado o primeiro aeroplano que pode voar.* **Gabriel e Charles Voisin**

Note que tal artigo foi escrito pelos irmãos Voisin, os mesmos que construíram o 14 bis e outras geringonças para Santos Dumont. Será que eles estavam com amnésia e esqueceram do "inventor" brasileiro?

Agora se pode compreender por que Santos Dumont não está inserido como elemento importante nessa evolução. Seu caráter farsante, mitômano e seu exibicionismo, que enganaram o mundo entre 1898 e 1908, não resistiram quando a verdade veio à tona e com ela o seu desmascaramento.

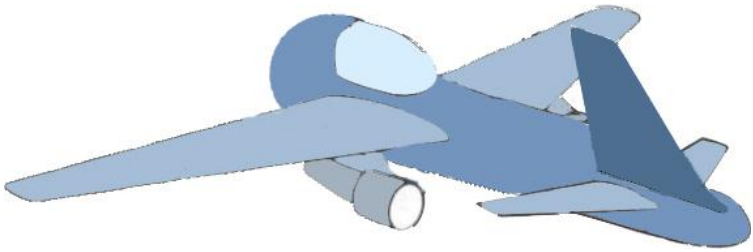
Sua "invenção" mais importante (que na realidade foi um projeto e construção dos Voisin) que lhe deu fama mundial, através de uma armação comandada por franceses sem escrúpulos, foi o 14 bis, um papagaio de papel, imprestável, de projeto fantasioso, criado para dar um pulo acima do chão e ganhar fama para a França e para si.

Isso é tão verdade que o aparelho contraria a natureza, apresentando a cauda na frente das asas.



14 bis em 1906

Enquanto todos os pesquisadores tentavam imitar as aves, cujo projeto comprovadamente era eficaz, os projetistas de Voisin, incompetentes e sufocados pela pressa de Archdeacon, criaram um monstrengo de papel de seda, com as asas na **parte de trás** do aparelho. Se ele tivesse sucesso, os aviões de hoje, seriam seus descendentes e teriam as asas atrás da cauda. Assim:



Assim seria o avião de 2009, baseado no 14 Bis

Portanto, como essa caranguejola não existe, o 14 bis, **ALÉM DE NÃO TER VOADO**, não teve descendentes.

Essa é a prova definitiva que a contribuição técnica de Santos Dumont para a aviação no mundo foi nula, sendo responsável apenas por ter despertado e mantido vivo o interesse nela por cerca de 7 anos (entre 1900 e 1907), até que o verdadeiro e prático invento aparecesse para provar que a realidade nada tinha a ver com o mundo da fantasia e fraude criado por e em torno dele.

Depois de 1908, quando os Wright voaram em Paris, Santos Dumont foi destronado e os aeronautas sérios tiveram suas suspeitas confirmadas: tinham sido enganados por quase 10 anos pelo mito criado pela imprensa.

> *(...) Em suma, infelizmente, de muitos aparelhos construídos, de muitas subidas executadas, não se salvou grande coisa.*
>
> *É certo que a justiça deve ser feita à coragem intrépida, ao ardor incansável do aeronauta brasileiro; é necessário curvar-se à sorte*

*incompreensível com a qual ele contou para não ter sido morto por dez vezes, **mas não se pode retirar de todas as suas tentativas qualquer ensinamento positivo, nem observar nenhum progresso da navegação aérea.***

*Santos-Dumont **era um esportista muito brilhante, um amador valente e não um cientista.** Ele não tirou proveito das lições de seus antecessores, nem de sua própria experiência, se divertindo em fazer variações sem método na forma e natureza de suas aeronaves, em vez de procurar aperfeiçoar aquelas que deram resultados relativamente bons.*

Ele foi capaz de construir vários modelos muito pequenos, que funcionavam razoavelmente em um clima calmo, mas falhou completamente assim que tentou construir aeronaves grandes ou de grande velocidade.

Além disso, todos os modelos de Santos-Dumont tinham como característica comum, sua grande instabilidade: cada vez que ultrapassavam a velocidade de 4 m/s, eles experimentavam movimentos de oscilação que várias vezes, resultaram em quedas terríveis.[63]

[63] Cap. De Forge, L Sazerac –- "*La Conquête de L'air*" – Berger-Levrault & Cie, Editeurs – Paris - 1907

Júlio Verne fala:

> *(...) "De fato, sim",* disse o autor, *entusiasmado "e ouso dizer que gostaria de escrever sobre isso.*
>
> *Santos-Dumont vai acabar como o coitado do Severo se continuar voando na companhia da morte. Que absurdo acreditar que qualquer coisa mais leve que o ar pode conquistar o ar.*
>
> *Além disso, pense na incongruência de viajar em um balão cheio de gás preso a um veículo a motor que pode explodir a qualquer momento.*
>
> *Esse é um elemento diferente da terra e da água. Um automóvel pode se despedaçar enquanto seus passageiros escapam com alguns arranhões; uma embarcação, é fustigada pela tempestade, mas está dentro da água, mas o ar - o que é o ar?(...)*
> *Falando em imitar os pássaros",* eu disse *"havia Lilienthal em Berlim"*
> *"Sim, sim",* disse Verne. *"Eu conheço esse tipo de homem. Ele construiu lindas asas, pulou no espaço e quebrou o pescoço. Sua máquina era perfeita na teoria".*
> *"Você não acredita em Santos-Dumont, então mestre?"*
> *"Eu acreditarei nele quando as galinhas criarem dentes".* [64]

[64] Julio Verne em entrevista a "*The Aeronautical World*" – janeiro 1903 – pag 140

Mais ainda:

> *E mesmo no seu último modelo, a falta de equilíbrio longitudinal era tanto que as oscilações do balão eram assustadoras.* ***Temos pois o direito de dizer que os balões de Santos Dumont são inferiores aos dos aeronautas que o antecederam em uma série de detalhes importantes e que a sua superioridade somente é notada pela velocidade obtida graças ao emprego de um motor a petróleo*** *super leve que tem revolucionado o automobilismo e vai revolucionar a aeronáutica.*
>
> *E esta constatação que nos leva a dizer que o senhor Santos Dumont em suas experiências* ***se mostrou um sportsman incomparável, mas nada de ser um engenheiro inventor.*** *Sem querer diminuir o mérito do jovem, mas querendo ficar dentro das proporções justas de valor,* ***no panteão aerostático ele não pode ficar ao lado de Montgolfier e de Charles, mas sim ao lado de Pilatre de Rozier, o primeiro campeão do esporte aéreo***[65]

Vamos raciocinar e analisar os fatos, a realidade. Como se pode ver, a história da aviação está repleta de livros com detalhes técnicos de invenções, trabalhos científicos publicados, conferências em academias, universidades e órgãos oficiais de aeronáutica, testes controlados pelas forças armadas,

---

[65] J. Lecornu – "*La Navigation Aérienne*" – Paris Librarie Nony & Cia. – 1903

patentes registradas, contratos assinados com governos e órgãos militares, fundação de empresas de construção de aparelhos, e comercialização e utilização de aparelhos em larga escala.

Pergunta-se então:

- Quando Santos Dumont publicou um livro com detalhes técnicos sobre algum de seus "inventos"?
Nunca. Os seus livros são três: "*Dans l'air*", publicado em francês em 1904 traduzido para o português com o título de "*Os Meus Balões*" também publicado em 1904 e "*O que vi e o que Veremos*" publicado em 1918. Nada de novidade ou de invenções inéditas neles. São autobiografias monótonas e a história de suas atividades triviais contadas de forma pueril e mentirosa sob o ponto de vista dele.

Na internet alguém curioso fez esta publicação:

> *PS: Gostaria de ver publicado os trabalhos intelectuais*[66] *de Santos Dumont, relativos aos cálculos matemáticos e científicos, principalmente os relativos à Teoria de Aerodinâmica. Está muito difícil de encontrar esses trabalhos que seriam ótimas provas científicas de suas descobertas na área de Aerodinâmica que foram aplicados nas suas*

[66] Por essa manifestação é que se vê o quanto os brasileiros foram enganados – a ainda o são – por esse mito que foi destroçado em todo mundo. O único trabalho desse bufão que você vai encontrar, meu caro amigo, é um tratado de como beber champagne e comer caviar.

> *experiências e no vôo do mais-pesado-que-o-ar. Senti muita falta disso durante os debates, pois facilitariam muito o trabalho e seriam mais provas cientificamente aceitas. Um abraço a todos vocês.*

É meu prezado. Realmente seriam ótimas provas científicas, se existissem. Mas você vai ficar na vontade, pois o "inventor" em um acesso de raiva "*queimou todos os seus trabalhos e documentos*", conforme já vimos anteriormente.

- Quando Santos Dumont publicou um estudo sobre alguma sua "invenção"?

Nunca. Existem desenhos e plantas publicados em revistas e jornais da época. Os "originais" foram queimados por ele. É lógico que para produzir um aparelho são necessários desenhos e esquemas. Feitos por um projetista qualquer. Isso foi publicado por ele, como no caso da Demoiselle. Quando a Ford faz um automóvel, centenas de técnicos contribuem para o projeto, que no final terá um desenho, um projeto feito por profissionais de CAD. Quem desenha, não é o inventor e, no final, o carro sai no nome da Ford, que pagou para que um batalhão de engenheiros, técnicos e profissionais das mais diversas áreas criassem e produzissem o projeto. Era isso que a fortuna de Santos Dumont pagava para realizar.

- Quando Santos Dumont se apresentou diante de uma entidade de aeronáutica, uma universidade ou academia para uma palestra técnica, um

workshop, ou apresentar e discutir um de seus "inventos"?

Nunca. Apenas como exemplo o Sr. Tatin, que não era engenheiro, sendo apenas um mecânico prático genial, por volta de 1900, era o único que sabia fabricar hélices e as construía para todos os montadores de aparelhos. Pois bem, o Sr. Tatin, por diversas vezes apresentou trabalhos diante das comissões aéreas, que estão até hoje de posse dos originais. Pobre e humilde, mas com o crédito de suas invenções devidamente registrados para a posteridade. Coisa que Dumont não tem.

- Quando Santos Dumont fez testes controlados pelas forças armadas com seus "inventos"?
Nunca.

- Quando Santos Dumont fez uma apresentação de alguns de seus "inventos" para um governo ou órgão militar?
Nunca. Suas apresentações de dirigíveis, que os governos não se interessavam pois não tinham utilidade prática, sempre foram um show para a imprensa. Quando tentou aeroplanos, apresentou – em outro show - o 14 bis, cujos os 32 segundos de descontrolados "pulos", que foram qualificados de "vôo". No total de todas as suas tentativas, nenhum governo ou órgão militar o levou a sério.

- Quando Santos Dumont tirou a patente de um de seus "inventos"?
Nunca. Pelas razões já explicadas anteriormente, ou seja, plágios não têm pai.

- Quando algum governo ou órgão militar ofereceu algum contrato para aquisição de um de seus "inventos"?
Nunca. Os governos e militares da época eram muito atrasados e não reconheceram o grande "inventor" que estava diante deles. E deram seus contratos e incompetentes, como os Wright, Blériot, Farman, Voisin, Curtiss, entre outros.

- Quando Santos Dumont fundou uma empresa para construir seus "inventos"?
Nunca. O máximo que ele fez foi construir galpões, oficinas despojadas destinadas a reparos e armazenamento dos aparelhos.

- Quando Santos Dumont produziu e comercializou seus "inventos"?
Nunca. Estima-se que depois de publicar o projeto do Demoiselle na revista "*Popular Mechanics*" as pessoas, como hobby, tenham construído cerca de 10 modelos em todo o mundo.

- Quando, enfim, com exceção da mídia, pessoas sérias e autoridades o levaram a sério?
Nunca.

Não é preciso dizer mais nada. Quem tem ouvidos para ouvir, que ouça. Quem tem olhos para enxergar, que veja. Os fatos estão aí. A verdade é essa. Somente continua enganado quem quiser.

---------- * * * ----------

BIBLIOGRAFIA

Hallion, Richard	***Taking Flight: Inventing the Aerial Age from Antiquity Through the First World War*** - Oxford University Press, USA; May 8, 2003
Hoffman, Paul	***Wings of Madness*** – Theia/Hyperion – 2003
Brinchman, Susan O	***Gustave Whitehead – First in Flight –*** Apex Educacional Media, La Mesa - CA-2015
Barros, Henrique Lins	***Santos Dumont e a Invenção do Vôo –*** J Zahar Editores
Barros, Henrique Lins	***Santos Dumont*** – Editora Index
Barros, Henrique Lins	***Brasileiros e a Invenção do Vôo*** – Metalivros
Barros, Henrique Lins	***Santos Dumont: O homem Voa*** – Nuseg
Dumont, A S Dumont	***Os Meus Balões –*** Biblioteca do Exército Editora -1973
Dumont, A S Dumont	***O que vi, o que nós veremos*** – Hedra - 2000
Fonseca, Gondin	***Santos Dumont*** – Livraria S. José – 1956
Rego, A Napoleão F	***Santos Dumont e a Conquista do Ar*** – Itatiaia – USP 1998
Villares, H Dumont	***Quem deu Asas ao Homem –*** Inst Nacional do Livro – 1957

http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/pioneers.html
http://www.spicerweb.org/chanute/Cha_index.aspx
http://www.landings.com/_landings/pages/images.html
http://www.rcooper.0catch.com/eearlhis.htm
http://www.aviation.uiuc.edu/aviweb/
http://www.centennialofflight.gov/index2.cfm
http://www.wright-brothers.org
http://www.aerospaceweb.org/
http://www.earlyaviators.com/index.htm

http://www.smithsonianeducation.org/scitech/impacto/graphic/aviation/index.html
http://www.nasm.si.edu/
http://web.archive.org/web/20070428003704/www.pioneeraeroplanes.com/
http://www.nasm.si.edu/exhibitions/gal100/gal100.html
http://aerostories.free.fr/page2.html
http://www.firstflight.org/index.cfm
http://query.nytimes.com/search/alternate/query?query=&st=fromcse
http://airsports.fai.org/dec98/dec9804.html
http://www.Bleriot.org/index.htm
http://www.musal.aer.mil.br
http://avion.chez.com/
http://www.allstar.fiu.edu/
http://www.historynet.com/
http://www.airliners.net/
http://aerobscure.free.fr/
http://past3d.free.fr/
http://www.3d-historisch.de/
http://www.worldwideschool.org/library/books/tech/engineering/WonderfulBalloonAscentsOrtheConquestoftheSkies/toc.html
http://www.worldwideschool.org/
http://www.uh.edu/engines/epi39.htm
http://www.uh.edu/admin/engines/epi1129.htm
http://www.civilwarhome.com/biograph.htm
http://invention.psychology.msstate.edu/library/Wenham/WenhamLocomotion.html
http://invention.psychology.msstate.edu/
http://www.libraries.wright.edu/
http://www.weisskopf.de/index.html
http://chrisbrady.itgo.com/watson/watson.htm
http://www.nzedge.com/heroes/pearse.html
http://www.allstar.fiu.edu/aerojava/ellehammer.htm
http://www.wrightexperience.com/
http://www.lucidcafe.com/lucidcafe/library/95aug/wright.html
http://quest.arc.nasa.gov/projects/aero/centennial/
http://dsc.discovery.com/convergence/wright/flights/flights.html
http://firstflight.open.ac.uk/
http://www.europafilmtreasures.eu/PY/322/fiche_technique.htm?ID=322
http://www.usuwrightflyer.org/project/firstflight
http://www.mn1903flyer.us/
http://science.howstuffworks.com/wright-flyers.htm
http://get2pc.com/watch?v=A-CvkEUSAO4
http://downloadaccess.net/search.php?tcg=1&PID=067283ba-096b-4218-9543-aef8706c59fb&q=WRIGHT%20BROTHERS%20FIRST%20FLIGHT
http://www.open-video.org/results.php?keyword_search=true&terms=+Wright+Brothers
http://videos.howstuffworks.com/nasa/2197-how-did-the-wright-brothers-control-flight-video.htm

http://www.centennialofflight.gov/sights/movie_media1.htm
http://www.encyclomedia.com/video-wright_brothers.html
http://www.starpulse.com/Notables/Wright_Brothers/Links/
http://www.militaryfactory.com/aircraft/
http://www.fab.mil.br/portal/aeronaves/index.htm
http://airsports.fai.org/dec98/dec9804.html
http://www.airships.net/
http://alltheaviationhistory.info/
http://www.historynet.com/magazines/aviation_history
http://www.century-of-flight.net/Aviation%20history/aviation%20timeline/timeline.htm
http://www.boeing.com/history/chronology/index.html
http://www.globalsecurity.org/military/systems/aircraft/c-82.htm
http://www.airforce-technology.com/projects/c295/
http://www.airplane-pictures.net/type.php?p=352
http://www.countdowntokittyhawk.org/flyer/1903/diagrams.html
http://www.historicaviation.com/product_info.po%3bjsessionid=pmt8EMoAX5L6GTTTvEu1miH-?ID=5260
http://www.wwiaviation.com/designers/designer_Blériot.shtml
http://www.airforce-technology.com/projects/
http://www.lockheedmartin.com/
http://www.mcchordairmuseum.org/REV%20B%20MAM%20COLLECTION%20C-82%20BORDER.htm
http://query.nytimes.com/search/sitesearch?query=santos+dumont&n=10&prev=480&frow=490&page=50
http://www.sciencemuseum.org.uk/images/I006/10216200.aspx
http://www.aviation-history.com/
http://www.historycentral.com/Aviation/History/Earlyyears.html
http://www.warbirdalley.com/c119.htm
http://www.paperlessarchives.com/wbscrapbooks.html
http://www.spicerweb.org/chanute/Cha_index.aspx
http://www.lilienthal-museum.de/olma/ehome.htm
http://www.flyingmachines.org/
http://gustavewhitehead.org/
http://pdennez.free.fr/HISTOIRE/html/histoire.html
www.centennialofflight.gov/.../217-C_00611v.jpg
http://www.firstflightcentennial.org/
http://www.nps.gov/wrbr/photosmultimedia/photogallery.htm?eid=195125&root_aId=369#e_195125
https://www.loc.gov/resource/mwright.03002/?sp=6
http://www.flyingmachines.org/marav.html
https://www.space.com/16623-first-powered-airship.html
https://www.timetoast.com/timelines/history-of-flight--24
https://www.loc.gov/collections/wilbur-and-orville-wright-papers/articles-and-essays/

https://www.loc.gov/collections/wilbur-and-orville-wright-papers/articles-and-essays/collection-highlights/
https://www.loc.gov/collections/wilbur-and-orville-wright-papers/?fa=partof:wilbur+wright+and+orville+wright+papers,+1809-1979
https://www.loc.gov/resource/mwright.06013/?st=gallery
https://slideplayer.com/slide/7162/
file:///D:/%C2%BBLV/projetos/Santos%20Dumont/To%20Brazil,%20Orville%20and%20Wilbur%20Were%20Fly-by-Nights%20-%20The%20New%20York%20Times.htm
http://cabangu.com.br/pai_da_aviacao/
https://www.slideshare.net/RolandBoucher/wright-brothers-1899-1909rev4
http://historybycontract.org/?m=201305
https://www.foxnews.com/science/smithsonian-releases-wright-brothers-contract-detailing-first-in-flight-claims
https://jonathanturley.org/2013/04/02/unconscionable-contract-smithsonian-under-fire-for-wright-brothers-contract/
http://gustavewhitehead.info/about-gustave-whitehead/
https://www.ctpost.com/local/article/Aviation-bible-Whitehead-first-to-fly-4348050.php
http://www.gustave-whitehead.com/
https://www.ctvnews.ca/world/connecticut-officially-recognizes-gustave-whitehead-as-first-to-fly-1.1343044
http://www.freerepublic.com/focus/chat/3028500/posts
https://disciplesofflight.com/first-flight-gustave-whitehead/
https://www.courant.com/opinion/op-ed/hc-op-reinstein-bridgeport-first-in-flight-20161215-story.html
http://www.flyingmachines.org/
http://www.flyingmachines.org/gwinfo/index.html
https://www.space.com/16623-first-powered-airship.html
https://www.timetoast.com/timelines/history-of-flight--24
http://aeroclub.com/
https://santarosadeviterbo.wordpress.com/2016/02/21/henrique-santos-dumont/
https://super.abril.com.br/historia/santos-dumont-as-asas-do-homem/
http://freepages.rootsweb.com/~otranto/military/fab/santos_dumont.htm
http://globoreporter.globo.com/Globoreporter/0,19125,VGC0-2703-15280-2-246220,00.html
https://www.portalsaofrancisco.com.br/historia-do-brasil/historia-da-industria-e-tecnologia-aeronautica
https://cordeiropolis.corderovirtual.com.br/colunas/85/revivendo-historia/domingos-jose-nogueira-jaguaribe-filho--um-cearense-nas-origens-de-cascalho
https://biblioafrogriot.blogspot.com/2009/07/jaguaribe-filho-domingos-jose-nogueira.html
https://oldmachinepress.com/2016/05/28/antoinette-levavasseur-aircraft-engines/
http://www.hydroretro.net/etudegh/les_moteurs_et_aeroplanese_antoinette.pdf

http://alain.vassel.pagesperso-orange.fr/voisin6.htm
http://www.cabangu.com.br/pai_da_aviacao/0-roteiro/pg00.htm
http://www.curbsideclassic.com/blog/history/automotive-history-1897-de-dion-bouton-motor-trike-worlds-first-sexy-ad-and-first-high-speed-engine/
http://www.businesshistory.com/ind._autos.php
https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_Santos-Dumont_aircraft
https://www.gracesguide.co.uk/De_Dion-Bouton
https://dyler.com/posts/425/de-dion-bouton-the-first-european-manufacturer-of-series-cars
https://airandspace.si.edu/multimedia-gallery/5825hjpg?id=5825
https://www.museeairespace.fr/
http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/index.htm
http://cnum.cnam.fr/CGI/redira.cgi?4KY28
http://chezpeps.free.fr/0/flight/les_tout_premiers_aviation.html
https://www.flightglobal.com/
http://aviatechno.net/bib/001n_les_moteurs_aviation.php
https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k7824818/f1.item.r=santos%20dumont%2020%20octobre%201901.zoom
http://aviatechno.net/files/les_premiers_moteurs.pdf
https://www.flickriver.com/photos/23269353@N00/sets/72157620561911073/
https://www.flickriver.com/photos/sarge_schultz/sets/72157627001475598/
https://www.gracesguide.co.uk/De_Dion-Bouton:_Motors
https://welweb.org/ThenandNow/Alberto_Santos-Dumont.html
https://www.space.com/16623-first-powered-airship.html
https://www.nationalaviation.org/our-enshrinees/chanute-octave/
https://chicagology.com/transportation/dirigibles/
http://spicerweb.org/Chanute/Cha_index.aspx
https://www.press.uillinois.edu/books/catalog/56shm7qa9780252036316.html
http://cnum.cnam.fr/CGI/redira.cgi?4KY28
https://dyler.com/posts/425/de-dion-bouton-the-first-european-manufacturer-of-series-cars
http://aviatechno.net/files/les_premiers_moteurs.pdf
https://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1916/1916%20-%200966.html
http://www.whiteheadaircraft.com/
http://www.hydroretro.net/etudegh/index.php
http://alain.vassel.pagesperso-orange.fr/voisin6.htm
https://oldmachinepress.com/2016/05/28/antoinette-levavasseur-aircraft-engines/
https://www.space.com/16623-first-powered-airship.html
http://www.flyingmachines.org/gwinfo/borden.html
http://www.flyingmachines.org/gwinfo/cahano10.html
http://www.flyingmachines.org/gwinfo/rope.html
http://www.flyingmachines.org/gwinfo/gwpage.html
http://www.flyingmachines.org/other.html
http://www.gustave-whitehead.com/history/statements-by-whitehead/
http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/index.htm

http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/timeline4.html
https://www.courant.com/opinion/op-ed/hc-op-reinstein-bridgeport-first-in-flight-20161215-story.html
https://www.ctvnews.ca/world/connecticut-officially-recognizes-gustave-whitehead-as-first-to-fly-1.1343044
https://www.ctpost.com/local/article/Aviation-bible-Whitehead-first-to-fly-4348050.php
http://gustavewhitehead.info/about-gustave-whitehead/
https://jonathanturley.org/2013/04/02/unconscionable-contract-smithsonian-under-fire-for-wright-brothers-contract/
https://www.foxnews.com/science/smithsonian-releases-wright-brothers-contract-detailing-first-in-flight-claims
http://historybycontract.org/?m=201305
https://www.slideshare.net/RolandBoucher/wright-brothers-1899-1909rev4
https://www.loc.gov/resource/mwright.06013/?st=gallery
https://www.loc.gov/collections/wilbur-and-orville-wright-papers/?fa=partof:wilbur+wright+and+orville+wright+papers,+1809-1979
https://www.loc.gov/collections/wilbur-and-orville-wright-papers/articles-and-essays/collection-highlights/
https://www.loc.gov/collections/wilbur-and-orville-wright-papers/articles-and-essays/
http://rbmn.free.fr/Dirigeable_LA_FRANCE_1884.HTML
http://www.gblume.com/timeline-of-strategic-aviation/timeline-of-strategic-aviation-early-years/
http://rbmn.free.fr/Dirigeable_LA_FRANCE_1884.HTML
http://www.surrealites.com/?p=5798
https://www.thoughtco.com/history-of-airships-and-balloons-1991241
http://www.thosemagnificentmen.co.uk/blimps/
https://www.loc.gov/resource/mwright.03002/?sp=6
http://www.flyingmachines.org/marav.html
https://www.space.com/16623-first-powered-airship.html
https://www.timetoast.com/timelines/history-of-flight--24
https://www.loc.gov/collections/wilbur-and-orville-wright-papers/articles-and-essays/
https://www.loc.gov/collections/wilbur-and-orville-wright-papers/articles-and-essays/collection-highlights/
https://www.loc.gov/collections/wilbur-and-orville-wright-papers/?fa=partof:wilbur+wright+and+orville+wright+papers,+1809-1979
https://www.loc.gov/resource/mwright.06013/?st=gallery
https://slideplayer.com/slide/7162/
file:///D:/%C2%BBLV/projetos/Santos%20Dumont/To%20Brazil,%20Orville%20and%20Wilbur%20Were%20Fly-by-Nights%20-%20The%20New%20York%20Times.htm
http://cabangu.com.br/pai_da_aviacao/
https://www.slideshare.net/RolandBoucher/wright-brothers-1899-1909rev4
http://historybycontract.org/?m=201305
https://www.foxnews.com/science/smithsonian-releases-wright-brothers-contract-detailing-first-in-flight-claims

https://jonathanturley.org/2013/04/02/unconscionable-contract-smithsonian-under-fire-for-wright-brothers-contract/
http://gustavewhitehead.info/about-gustave-whitehead/
https://www.ctpost.com/local/article/Aviation-bible-Whitehead-first-to-fly-4348050.php
http://www.gustave-whitehead.com/
https://www.ctvnews.ca/world/connecticut-officially-recognizes-gustave-whitehead-as-first-to-fly-1.1343044
http://www.freerepublic.com/focus/chat/3028500/posts
https://disciplesofflight.com/first-flight-gustave-whitehead/
https://www.courant.com/opinion/op-ed/hc-op-reinstein-bridgeport-first-in-flight-20161215-story.html
http://www.flyingmachines.org/
http://www.flyingmachines.org/gwinfo/index.html
https://www.space.com/16623-first-powered-airship.html
https://www.timetoast.com/timelines/history-of-flight--24
http://aeroclub.com/
https://santarosadeviterbo.wordpress.com/2016/02/21/henrique-santos-dumont/
https://super.abril.com.br/historia/santos-dumont-as-asas-do-homem/
http://freepages.rootsweb.com/~otranto/military/fab/santos_dumont.htm
http://globoreporter.globo.com/Globoreporter/0,19125,VGC0-2703-15280-2-246220,00.html
https://www.portalsaofrancisco.com.br/historia-do-brasil/historia-da-industria-e-tecnologia-aeronautica
https://cordeiropolis.corderovirtual.com.br/colunas/85/revivendo-historia/domingos-jose-nogueira-jaguaribe-filho--um-cearense-nas-origens-de-cascalho
https://biblioafrogriot.blogspot.com/2009/07/jaguaribe-filho-domingos-jose-nogueira.html
http://hagopgaragem.com/index.html
https://disciplesofflight.com/alberto-santos-dumont/
https://welweb.org/ThenandNow/Alberto_Santos-Dumont.html
http://www.digitalhistoryproject.com/2012/12/alberto-santos-dumont-and-his-air-ship.html
https://news.google.com/newspapers?nid=4p5LGG1h9z0C&dat=19010818&printsec=frontpage&hl=en

---------- * * * ----------